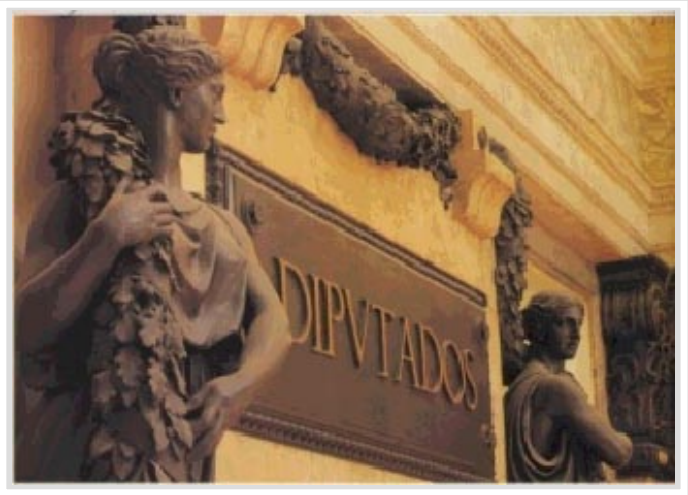
NÚMERO 3661 MONTEVIDEO, MIÉRCOLES 11 DE AGOSTO DE 2010

República Oriental del Uruguay

DIARIO DE SESIONES



CÁMARA DE REPRESENTANTES

33ª SESIÓN

PRESIDEN LOS SEÑORES REPRESENTANTES

IVONNE PASSADA
(Presidenta)

Y DANIEL PEÑA FERNÁNDEZ
(1er. Vicepresidente)

ACTÚAN EN SECRETARÍA EL TITULAR DOCTOR MARTI DALGALARRONDO AÑÓN
Y LOS PROSECRETARIOS TABARÉ HACKENBRUCH LEGNANI Y DOCTOR ERNESTO LORENZO

XLVII LEGISLATURA PRIMER PERÍODO ORDINARIO

Texto de la citación

Montevideo, 10 de agosto de 2010.

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá en sesión ordinaria, mañana miércoles 11, a la hora 16, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

- ORDEN DEL DÍA -

1º.- Comisión Permanente del Poder Legislativo. (Elección de miembros para el Primer Período de la XLVII Legislatura). (Artículo 127 de la Constitución).

2º.- Adhesión de la República al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993, para la Seguridad de los Buques Pesqueros. (Aprobación). (Carp. 3136/009). (Informado). Rep. 162 y Anexo I

3º.- Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica con el Gobierno de la República Dominicana. (Aprobación). (Carp. 3325/009). (Informado). Rep. 170 y Anexos I y II

4º.- Sacachispas. (Designación al centro poblado ubicado en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, situado al este del arroyo Perico Flaco). (Carp. 2876/008). (Informado). Rep. 261 y Anexo I

5º.- Instituto Nacional de Logística. (Creación). (Carp. 3439/009). (Informado). Rep. 181 y Anexo I

6º.- Alfredo Zitarrosa. (Designación al nuevo puente de la Ruta Nacional Nº 1 "Brigadier General Manuel Oribe" sobre el río Santa Lucía). (Carp. 1161/006). (Informado). Rep. 120 y Anexo I

MARTI DALGALARRONDO AÑÓN JOSÉ PEDRO MONTERO
S e c r e t a r i o s

S U M A R I O

Pág.

1.- Asistencias y ausencias 5

2.- Asuntos entrados 5

3 y 5.- Exposiciones escritas 5, 6

4.- Inasistencias anteriores 6

MEDIA HORA PREVIA

6.- Encuentro celebrado en la ciudad de Rivera, departamento del mismo nombre, entre el Presidente de nuestro país, señor José Mujica y el Presidente de la República Federativa del Brasil, señor Luiz Inacio "Lula" Da Silva para fortalecer acuerdos bilaterales y políticas de inserción en la región.

— Exposición del señor Representante Pereyra 9

7- Necesidad de trabajar para el desarrollo de un país productivo y solidario, coordinando esfuerzos para crear un parque logístico industrial.

— Exposición del señor Representante Sánchez 10

8.- Inquietud planteada en cuanto a que el sector agropecuario se ha visto relegado por distintos Gobiernos.

— Exposición del señor Representante Marione 11

9.- Proyecto de ley que tipifica el juego clandestino como figura delictiva específica.

— Exposición del señor Representante Gandini 12

10.- Discriminación debido a la edad para ocupar cargos en organismos del Estado y acceder a préstamos del Banco de la República.

— Exposición del señor Representante Amarilla 13

11.- Esfuerzos del Gobierno por destrabar el conflicto relacionado con el libre tránsito de buques por aguas internacionales que mantiene nuestro país con la República Argentina.

— Exposición del señor Representante Amy 14

CUESTIONES DE ORDEN

14.- Aplazamiento 24

13.- Integración de Comisiones 24

12 y 20.- Integración de la Cámara 15, 218

12 y 20.- Licencias 15, 218

16.- Preferencias 212

17.- Urgencias 212

ORDEN DEL DÍA

15.- Adhesión de la República al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993, para la seguridad de los buques pesqueros. (Aprobación).

Antecedentes: Rep. N° 162, de abril de 2010, y Anexo I, de julio de 2010. Carp. N° 3136 de 2009. Comisión de Asuntos Internacionales.

— Sanción. Se comunica al Poder Ejecutivo 24

— Texto del proyecto sancionado 208

18.- Desfile Conmemorativo del Aniversario de la República Federativa del Brasil a realizarse el 5 de setiembre de 2010, en la ciudad de Chuy. (Se autoriza la salida de una delegación del Ejército Nacional perteneciente al Batallón "General Leonardo Olivera" de Infantería Mecanizado N° 12 a efectos de participar en el mismo).
Antecedentes: Rep. N° 317 de agosto de 2010. Carp. N° 269 de 2010. Comisión de Defensa Nacional.
— Aprobación. Se comunica al Senado 212
— Texto del proyecto aprobado..... 213

19.- Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica con el Gobierno de la República Dominicana. (Aprobación).
Antecedentes: Rep. N° 170, de abril de 2010, y Anexos I y II, de julio de 2010. Carp. N° 3325 de 2009. Comisión de Asuntos Internacionales.
— Aprobación. Se comunica al Senado 213
— Texto del proyecto aprobado..... 217

21.- Sacachispas. (Designación al centro poblado ubicado en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, situado al este del arroyo Perico Flaco).
Antecedentes: Rep. N° 261, de junio de 2010 y Anexo I, de julio de 2010. Carp. N° 2876 de 2008. Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente.
— Aprobación. Se comunica al Senado 219
— Texto del proyecto aprobado..... 219

22.- Instituto Nacional de Logística. (Creación).
Antecedentes: Rep. N° 181, de abril de 2010, y Anexo I, de agosto de 2010. Carp. N° 3439 de 2009. Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.
— Aprobación. Se comunica al Senado 226
— Texto del proyecto aprobado..... 248

1.- Asistencias y ausencias.

Asisten los señores Representantes: Pablo D. Abdala (1), Andrés Abt, Verónica Alonso, Pablo Álvarez, Fernando Amado, Gerardo Amarilla, José Amy, Andrés Arocena, Roque Arregui, Alfredo Asti, Julio Battistoni, José Bayardi, Gustavo Bernini, Ricardo Berois, Daniel Bianchi, Marcelo Bistolfi, Gustavo Borsari Brenna, Heber Bousses, Graciela Cáceres, Jorge Caffera, Fitzgerald Cantero Piali, Felipe Carballo, Germán Cardoso, José Carlos Cardoso, Alberto Casas, Gustavo Cersósimo, Antonio Chiesa Bruno, Carlos Coitiño, Carlos Corujo, José Corradi, Hugo Dávila, Walter De León, Gonzalo de Toro, Álvaro Delgado, Marcelo Díaz, Dante Dini, Guillermo Facello, Julio Fernández, Roberto Frachia, Jorge Gandini, Javier García, Mario García, Juan Manuel Garino Gruss, Aníbal Gloodtdofsky, Rodrigo Goñi Romero, Óscar Groba, Jorge Guekdjian, Aldo Guerrini, Doreen Javier Ibarra, Pablo Iturralde Viñas, María Elena Laurnaga, Andrés Lima, Daniel López, Daniel Mañana, Fabricio Marione, Eduardo Márquez, Rubén Martínez Huelmo, Jodami Martínez, Graciela Matiauda Espino, Gonzalo Mujica, Julio Musetti, Amin Niffouri, Gonzalo Novales, Raúl Olivera, Lourdes Ontaneda, Jorge Orrico, Miguel Otegui, Yerú Pardiñas, Ivonne Passada, Daniela Payssé, Guzmán Pedreira, Daniel Peña Fernández, Aníbal Pereyra, Esteban Pérez, Mario Perrachón, Ricardo Planchón Geymonat, Iván Posada, Jorge Pozzi, Daniel Radío, Edgardo Rodríguez, Gustavo Rombys, Sebastián Sabini, Alejandro Sánchez, Richard Sander, Berta Sanseverino, Pedro Saravia, Víctor Semproni, Mario Silvera, Juan C. Souza, Martín Tierno, Hermes Toledo Antúnez, Daisy Tourné, Jaime Mario Trobo, Carlos Varela Nestier, Juan Ángel Vázquez, Walter Verri, Carmelo Vidalín, Dionisio Vivían y Horacio Yanes.

Con licencia: Julio Bango, Rodolfo Caram, Gustavo A. Espinosa, Luis Alberto Lacalle Pou, Óscar Magurno Souto, José Carlos Mahía, Alma Mallo Calviño, Felipe Michelini, Martha Montaner, Alberto Perdomo Gamarra, Susana Pereyra, Darío Pérez Brito, Pablo Pérez González, Ana Lía Piñeyrúa, Luis Puig, Nelson Rodríguez Servetto y Álvaro Vega Llanes.

Faltan sin aviso: Homero Bonilla.

Actúa en el Senado: Carlos Gamou.

Observaciones:

(1) A la hora 16:45 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Jorge Guekdjian.

2.- Asuntos entrados.

"Pliego N° 32

COMUNICACIONES DE LOS MINISTERIOS

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas contesta la exposición escrita presentada por el señor Representante Ricardo Berois, sobre el deterioro de varias rutas nacionales que cruzan el departamento de Flores y la necesidad de incluir en el próximo presupuesto quinquenal las erogaciones para atender las reparaciones de las mismas. C/19/010

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente remite información complementaria del pedido de informes del señor Representante Gonzalo Novales, acerca de préstamos y planes de vivienda dirigidos a interesados radicados en el departamento de Soriano. C/2780/008

El Ministerio de Educación y Cultura contesta la nota cursada por la Comisión respectiva, relacionada con el proyecto de ley por el que se designa "Maestra Mercedes Gilardoni", la Escuela Rural Nº 35 de Cerro Alegre, departamento de Soriano. C/3295/009

- *A sus antecedente*

PEDIDOS DE INFORMES

El señor Representante Edgardo Rodríguez solicita se curse un pedido de informes a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, y por su intermedio a la Comisión Sectorial de Descentralización, sobre la suscripción, por parte del Gobierno Departamental de Tacuarembó, de los compromisos de gestión indicados por el artículo 439 de la Ley Nº 17.930, de 19 de diciembre de 2005. C/281/010

- *Se cursa con fecha de hoy*".

3.- Exposiciones escritas.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada.).- Está abierto el acto.

(Es la hora 16 y 5)

——Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

"El señor Representante Ricardo Planchón solicita se curse una exposición escrita a la Presidencia de la República y al Ministerio del Interior, sobre la destacada actuación de dos funcionarios policiales del departamento de Durazno. C/19/010

El señor Representante Pedro Saravia Fratti solicita se cursen las siguientes exposiciones escritas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y por su intermedio a la Dirección Nacional de Vialidad; a la Junta Departamental y a la Intendencia de Cerro Largo:

- relacionada con la necesidad de realizar obras de reparación en un tramo de la Ruta Nacional Nº 8, próximo a la ciudad de Melo. C/19/010
- y por su intermedio a la Alcaldía de Fraile Muerto, acerca del deterioro de la Ruta Nacional Nº 7, en el tramo comprendido entre las localidades de Santa Clara de Olimar y Fraile Muerto. C/19/010

El señor Representante Alberto Casas solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Industria, Energía y Minería, con destino a la Administración Nacional de Telecomunicaciones; a la Unidad Reguladora de los Servicios de Comunicación; a la Junta Departamental y a la Intendencia de San José, y por su intermedio a los Municipios de Libertad y Ciudad del Plata; y al Programa Agenda Metropolitana, referente a las dificultades en las comunicaciones celulares de ANCEL en la zona comprendida entre los kilómetros 35 y 45 de la Ruta Nacional Nº 1 “Brigadier General Manuel Oribe”. C/19/010

El señor Representante José Carlos Cardoso solicita se curse una exposición escrita al Ministerio del Interior y por su intermedio, al Patronato Nacional de Encarcelados y Liberados, sobre las nuevas autoridades que habrán dirigir dicha Institución. C/19/010".

——-Se votarán oportunamente.

4.- Inasistencias anteriores.

Dese cuenta de las inasistencias anteriores.

(Se lee:)

"Inasistencias a las Comisiones:

Representantes que no concurrieron a las Comisiones citadas:

Martes 10 de agosto

GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

Con aviso: Hermes Toledo Antúnez.

INTEGRADA: PRESUPUESTOS-HACIENDA-R-2009

Sin aviso: Pablo Álvarez López.

LEGISLACIÓN DEL TRABAJO

Con aviso: Pablo Iturralde Viñas.

TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS.

Con aviso: Olga Silva".

5.- Exposiciones escritas.

——Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

——Treinta y ocho en cuarenta y uno: AFIRMATIVA.

(Texto de las exposiciones escritas:)

1) Exposición del señor Representante Ricardo Planchón a la Presidencia de la República y al Ministerio del Interior, sobre la destacada actuación de dos funcionarios policiales del departamento de Durazno.

"Montevideo, 10 de agosto de 2010. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, Ivonne Passada. Amparado en las facultades que me confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicito que se curse la presente exposición escrita a la Presidencia de la República y al Ministerio del Interior, a efectos de destacar la acción de dos servidores públicos. Los Agentes de Investigaciones del departamento de Durazno, señores Gerardo Martínez y César Galeano, estando de servicio, encontraron en un banco público una cartera que contenía en su interior una cámara fotográfica, documentos y la suma de cien mil pesos en efectivo. Dicha cartera fue entregada por los citados agentes a la Seccional a la que están asignados y, posteriormente, a su dueña. En estos tiempos en que los valores no ocupan necesariamente los titulares de los medios de comunicación, es menester resaltar gestos de integridad como el descrito, tal como lo dijo Benjamin Franklin: 'La honradez reconocida es el más seguro de los juramentos'. A través del Ministerio del Interior quiero hacer llegar el reconocimiento de su acción a los funcionarios nombrados y expresarle al señor Ministro que considero necesario que todo funcionario público protagonista de acciones que revelan la calidad humana, tales como la responsabilidad, la humildad, la honradez, la solidaridad y el respeto, debe ser distinguido haciendo constar el hecho, además, en su foja de servicio y ser tenido en cuenta en oportunidad de promover ascensos. Saludo a la señora Presidenta muy atentamente. RICARDO PLANCHÓN, Representante por Colonia".

2) Exposición del señor Representante Pedro Saravia Fratti al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y por su intermedio a la Dirección Nacional de Vialidad; a la Junta Departamental y a la Intendencia de Cerro Largo.

"Montevideo, 10 de agosto de 2010. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, Ivonne Passada. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, por su intermedio, a la Dirección Nacional de Vialidad; a la Intendencia y a la Junta Departamental de Cerro Largo. Queremos manifestar nuestra preocupación, por el mal estado en que se encuentra la Ruta Nacional Nº 8 Brigadier General Juan Antonio Lavalleja en el tramo comprendido entre el kilómetro 330 hasta la ciudad de Melo, capital del departamento de Cerro Largo. Si bien hay una empresa efectuando reparaciones, las mismas son de baja calidad, lo que produce nuevamente el deterioro del citado tramo, formándose pozos, en poco tiempo. El tramo de referencia es el único que comunica a las ciudades de Montevideo y de Melo, el que no ha sido bien reparado o hecho a nuevo, por lo que su antigüedad facilita el extremo deterioro al que hacemos referencia. Naturalmente, en esta situación, la reclamación permanente de los ciudadanos que viven y que por allí transitan es más que justificada. La falta de reparación de la ruta fomenta el aumento de accidentes, la rotura de vehículos debido a los grandes pozos de bitumen que se forman y por la dificultad de circular por la mano que corresponda, sin poder dejar de desplazarse en esa ruta nacional, en tan mal estado. Es de nuestro interés conocer cuál es la política dispuesta por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Vialidad para la reparación seria o la reconstrucción de dicha ruta y qué recursos se van a destinar en el quinquenio para atender ese tramo de, aproximadamente 70 kilómetros, antes de que se estropee totalmente. Sin duda merecerá una especial atención de las políticas del Ministerio ya que es una de las principales rutas del país que conecta entre sí a cuatro capitales departamentales, sin contar a los diversos pueblos intermedios. Asimismo, es una vía de ingreso y de egreso a la República Federativa del Brasil. Debemos destacar, la importancia que tiene ese tramo para el tránsito de vehículos particulares, de ómnibus de pasajeros y la salida de una importante producción de leña, ganado y cereales y de una vasta zona de influencia del noreste del Uruguay. Por lo expuesto, planteamos esta profunda preocupación y esperamos una respuesta detallada sobre las medidas que se van a adoptar para solucionar este problema; en qué tiempo -si es que ya está programado- y qué recursos están destinados para darle solución total o parcial al mismo. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. PEDRO SARAVIA FRATTI, Representante por Cerro Largo".

3) Exposición del señor Representante Pedro Saravia Fratti al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y por su intermedio a la Dirección Nacional de Vialidad; a la Junta Departamental y a la Intendencia de Cerro Largo.

"Montevideo, 10 de agosto de 2010. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, Ivonne Passada. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, por su intermedio, a la Dirección Nacional de Vialidad; a la Intendencia de Cerro Largo y, por su intermedio, al Municipio de Fraile Muerto; y a la Junta Departamental de Cerro Largo. Es motivo de preocupación el actual estado en que se encuentra la Ruta Nacional Nº 7 General Aparicio Saravia, especialmente en el tramo comprendido entre las localidades de Santa Clara de Olimar y de Fraile Muerto. El deterioro al que ha llegado esta ruta va más allá de lo que habitualmente estamos acostumbrados a padecer. Los pobladores de esta zona, lo mismo que los camiones de carga de leña, de ganados y de cereales tienen grandes dificultades de circulación debido a la gran cantidad de pozos existentes en de esa ruta, la que está en estado lamentable. La circulación se ha vuelto un riesgo importante ya que aumenta considerablemente las posibilidades de accidentes tanto para vehículos particulares, como para ómnibus y otro tipo de transporte. Esto es sin perjuicio, además, de la reticencia de muchos fleteros a cargar productos en esta zona y, a veces, aumentando el precio del flete por kilómetro, en función del muy mal estado de la ruta. Por lo expuesto, nos interesa conocer qué medidas adoptará el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Vialidad; si hay previstas reparaciones parciales o totales en dicho tramo, si está en los planes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el quinquenio la reconstrucción total o parcial, y qué previsiones presupuestarias para cualquiera de estas alternativas está adoptando para el quinquenio 2010-2015. Demás esta decir que dicha preocupación es compartida totalmente por los habitantes de los pueblos y zonas rurales que abarca los tramos nombrados en esta exposición escrita, ya que el riesgo en la circulación y la posibilidad

de producirse accidentes graves está fuera de toda discusión. Esperamos una contestación lo más detallada posible, a los efectos de poder trasmitir a dichos pobladores una respuesta concreta respecto de esta situación. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente PEDRO SARAVIA FRATTI, Representante por Cerro Largo".

4) Exposición del señor Representante Alberto Casas al Ministerio de Industria, Energía y Minería, con destino a la Administración Nacional de Telecomunicaciones; a la Unidad Reguladora de los Servicios de Comunicación; a la Junta Departamental y a la Intendencia de San José, y por su intermedio a los Municipios de Libertad y Ciudad del Plata; y al Programa Agenda Metropolitana, referente a las dificultades en las comunicaciones celulares de ANCEL en la zona comprendida entre los kilómetros 35 y 45 de la Ruta Nacional Nº 1 "Brigadier General Manuel Oribe".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, Ivonne Passada. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Industria, Energía y Minería y, por su intermedio, a la Administración Nacional de Telecomunicaciones y a la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones; a la Intendencia de San José y, por su intermedio, a los Municipios de Libertad y de Ciudad del Plata; a la Junta Departamental de San José, y al Programa Agenda Metropolitana. Señalamos, a través de esta exposición escrita, la necesidad de ampliar, por parte de Ancel la cobertura de la red de celulares. En las distintas recorridas que como Representante Nacional realizamos por nuestro departamento, vecinos de la zona comprendida entre los kilómetros 35 y 45 de la Ruta Nacional Nº 1 Brigadier General Manuel Oribe, nos han expresado las continuas dificultades e interrupciones que se dan para la comunicación a través de los celulares de Ancel. Se trata de una zona productiva donde están radicados un importante número de productores rurales, así como también la Escuela Agraria de Tropa Vieja (kilómetro 45) y el Campo Experimental Nº 2 de la Facultad de Veterinaria (kilómetro 42). Detallamos, a continuación, alguna de las inquietudes que nos han hecho llegar los vecinos respecto al servicio de telefonía celular de Ancel, las que trasladamos objetivamente: 1) Aparentemente la mala orientación de la radio base, hace que las comunicaciones en los aparatos fijos sean muy inconvenientes. 2) En los celulares móviles no hay cobertura. 3) Todos los aparatos de telefonía fija funcionan con energía eléctrica, por lo tanto, cada vez que se interrumpe la misma la zona queda incomunicada. No desconocemos que para alcanzar una cobertura óptima deberán realizarse esfuerzos económicos por parte de Ancel pero, como lo reseña la propia institución en la página web: '...su cometido fundamental es la prestación de todos los servicios de telecomunicaciones en el territorio nacional' y '...el desarrollo de todos los negocios basados en las tecnologías de telecomunicaciones y de información, posibilita la satisfacción de los clientes y el crecimiento de toda la sociedad'. Por lo expuesto, resulta innecesario destacar las bondades y la necesidad de contar con servicios de telefonía celular de óptima calidad y cobertura. Compartiendo plenamente los criterios que Ancel expresa en su página web, solicitamos a las autoridades correspondientes que tengan a bien estudiar la factibilidad de mejorar los servicios en la zona anteriormente mencionada, logrando así una optimización de los mismos. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. ALBERTO CASAS, Representante por San José".

5) Exposición del señor Representante José Carlos Cardoso al Ministerio del Interior y por su intermedio, al Patronato Nacional de Encarcelados y Liberados, sobre las nuevas autoridades que habrán dirigir dicha Institución.

"Montevideo, 11 de agosto de 2010. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, Ivonne Passada. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio del Interior y, por su intermedio, al Patronato Nacional de Encarcelados y Liberados. Con sorpresa, hoy nos enteramos de que el Ministro del Interior ha designado las nuevas autoridades que habrán de dirigir al Patronato Nacional de Encarcelados y Liberados. Decimos con sorpresa porque, sin fundamento aparente, se quebró una práctica histórica por la cual la designación del Presidente de esa institución, se hacía a propuesta de su Comisión Honoraria. Tal es así, que con fecha 24 de junio del presente año, la referida Comisión remitió el Oficio Nº 310/10 al Ministro, comunicando que 'ha resuelto por unanimidad proponer para el cargo de Presidente, el que se encuentra vacante desde la desaparición física de la doctora Jacinta Balbela, al doctor Alem García'. Sobradas referencias motivan esta propuesta, habida cuenta de que el doctor García es un profesional del Derecho que como tal conoce muy de cerca la problemática carcelaria. A ello debe agre-

garse que, durante los quince años de actuación como parlamentario, se ocupó especialmente de los temas vinculados con la seguridad y la rehabilitación de los encarcelados, llegando a plantear –no sin resistencias- alternativas que actualmente son de recibo. Hoy el señor Ministro afirma que el ocio es el peor enemigo de los reclusos, idéntica preocupación ocupaba la atención del doctor Alem García. Lo recordamos sosteniendo la teoría de la rehabilitación y proponiendo la reubicación de las cárceles fuera de la planta urbana, para que allí los reclusos pudieran desarrollar actividades productivas, con fines de reeducación y de autosostenibilidad de los establecimientos. Y, si una prueba más reciente se necesita para dar cuenta de la proximidad del Doctor García con la cuestión carcelaria, basta señalar que en el período pasado, en ocasión de asistir legalmente a una reclusa de la Cárcel de Mujeres, se hizo eco de un proyecto que un grupo de reclusas había propuesto sin éxito, y en poco tiempo, logró finalmente que la lavandería fuera una realidad. El propio Ministro del Interior de la época, al momento de inaugurar el emprendimiento, cedió al nombrado jurista el corte de la cinta, en un gesto de reconocimiento a su valioso aporte. Sin embargo, el Ministro actual, toma una decisión que huele a partidización política de una institución que, hasta la fecha, ha estado ajena a las designaciones de carácter político partidario, habida cuenta de que ha tenido la prerrogativa de elegir sus autoridades. Si repasamos la lista de personalidades que ocuparon el máximo cargo de dirección del Patronato, se advierte que la elección de la Comisión Honoraria siempre fue acertada. Entonces ¿cuáles son los motivos para que el Ministro quiebre ese procedimiento? ¿Tiene el Padre Uberfil Monzón los suficientes conocimientos técnico-jurídicos para ocupar un cargo tan exigente en ese sentido? Es evidente que, por la naturaleza del campo de actuación, por la complejidad que actualmente tiene el tema carcelario, además de la sensibilidad social y humanitaria por esas cuestiones -que no están ausentes en el doctor García- el dominio de la materia penal -aspecto que notoriamente domina el candidato propuesto por la Comisión Honoraria- refuerza las competencias de quien esté al frente de esta institución. ¿Es que acaso esta designación es una estrategia que tiene alguna vinculación con convenios económicos, como el Proyecto de Humanización del Sistema Carcelario de la Unión Europea, que prevé una contribución de € 150.000? Es claro, que con esta designación el Ministro está cometiendo un error, está partidizando el Patronato de Encarcelados y Liberados, por primera vez se está designando políticamente a sus autoridades. No esperábamos que el gobierno introdujera la variable pertenencia partidaria para colocar un gestor partidario de su confianza, en un cargo que precisamente ha estado históricamente desvinculado de la interferencia política en su gestión. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente JOSÉ CARLOS CARDOSO, Representante por Rocha".

MEDIA HORA PREVIA

6.- Encuentro celebrado en la ciudad de Rivera, departamento del mismo nombre, entre el Presidente de nuestro país, señor José Mujica y el Presidente de la República Federativa del Brasil, señor Luiz Inacio "Lula" Da Silva para fortalecer acuerdos bilaterales y políticas de inserción en la región.

——Se entra a la media hora previa.

Tiene la palabra el señor Diputado Aníbal Pereyra.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Señora Presidenta: queremos hacer referencia no solo a un hecho puntual -para nosotros trascendente-, sino a lo que este significa en la definición de políticas de inserción de nuestro país en el marco de la región, que tienen como objetivo, sin duda, mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Me refiero, concretamente, al último encuentro celebrado hace pocos días entre el Presidente de nuestro país, José Mujica, y el Presidente de la República Federativa del Brasil, Luiz Inacio "Lula" Da Silva, enmarcado en lo que ha sido una definición conjunta para fortalecer los acuerdos bilaterales, las políticas de inserción en la región y las herramientas que tenemos como naciones.

Esta iniciativa surgió a partir de los primeros contactos llevados adelante en las primeras horas de gobierno de nuestro Presidente, por la necesidad de que la concreción de aquellos temas que hace muchos años están en la agenda bilateral se pueda acelerar y, en definitiva, tenga un asidero, en particular, en las zonas fronterizas. Por eso el encuentro que se realizó en Rivera -queremos destacar la actitud de la Cancillería al hacer que participen todos los Intendentes y los Representantes de los departamentos fronterizos; se encontró la misma reciprocidad del lado brasileño

apunta a fortalecer esa política. Este encuentro no sólo se reduce a lo que pueda representar un día de trabajo, y a que ese día pueda ser el único para resaltar como hecho concreto...

(Murmullos.- Campana de orden)

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Solicito a los señores Diputados que hagan silencio.

Puede continuar el señor Diputado Aníbal Pereyra.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Gracias, señora Presidenta.

Como decía, más allá de la importancia de estos encuentros y de lo que representan las jornadas a las que los Presidentes concurren también para la gente de esos pueblos, el contacto que puedan tener con ellos resulta fundamental que esas definiciones se sigan concretando día a día. Sin duda que en estos últimos años, a partir de esas definiciones políticas, hemos logrado avances sustanciales en nuestras fronteras. Los encuentros que periódicamente se realizan a lo largo de toda la frontera entre Uruguay y Brasil, con la participación de representantes de la Cancillería, del Ministerio de Desarrollo Social y de la ciudadanía a través de las organizaciones sociales, llevan a que esas políticas aterricen en cuestiones concretas.

En ese marco, el 9 y 10 de setiembre se realizarán encuentros en la frontera Chui-Chuy -Brasil-Uruguay-, que tienen como objetivo central trabajar y discutir los asuntos vinculados con aduanas, seguros, tránsito de personas, bomberos, identidad -tramitación y acceso a la documentación de identidad-, red de jóvenes de frontera, economía social, promoción y desarrollo de emprendimientos productivos, y el programa "Economía Popular y Solidaria".

En realidad, estas jornadas también tienen que ver con el compromiso de que las definiciones políticas, en el avance de las agendas bilaterales, no solo sean acuerdos entre Gobiernos, sino que la sociedad los sienta. De esa forma podremos ir resolviendo viejos problemas vinculados con la vida en la frontera, con la salud, con la aduana, con los pasos de frontera, que se solucionan integrándonos todos.

Señora Presidenta: quiero destacar esa decisión que nuestro país está llevando adelante en la región y las instancias que implican participación de la gente, para que se entienda que con estas herramientas se está construyendo ciudadanía.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Presidencia de la República, al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Intendencia Municipal y Junta Departamental de Rocha, al Municipio de Chuy, al Ministerio de Desarrollo Social y a las organizaciones sociales de la frontera Chuy.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Treinta y tres en treinta y cinco: AFIRMATIVA.

7.- Necesidad de trabajar para el desarrollo de un país productivo y solidario, coordinando esfuerzos para crear un parque logístico industrial.

Tiene la palabra el señor Diputado Sánchez.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Señora Presidenta: en esta intervención queremos hacer referencia a diversos temas que, para nosotros, son de carácter estratégico. Por lo tanto, consideramos necesario comprometernos, como Diputados de Montevideo, a trabajar con ese fin. Estos temas están asociados a una idea básica: la del desarrollo de un país productivo. Para que esta idea se transforme en realidad, debemos tener en cuenta el conjunto de factores constitutivos y promover su estimulación.

La competitividad, el aprovechamiento de las ventajas comparativas del país en lo que refiere a la legislación portuaria y aduanera, y a la calidad de los recursos humanos y de su sistema de puertos no pueden ser descuidados. Debido a su ubicación estratégica y la escala del mercado ofrecido, la región del MERCOSUR y el resto de América Latina constituyen un ámbito clave para el desarrollo del sector logístico. Sin duda, esta situación nos exige una logística altamente competitiva. El Gobierno y todo el sistema político deben reconocer a la industria logística como un sector vital para el desarrollo del país y de nuestra ciudad.

Por otra parte, tenemos claro que la infraestructura necesaria para un despliegue logístico está fuertemente condicionada por la ubicación de las industrias en el territorio nacional. También sabemos que es en la capital donde se reúne la mayor parte de la

población del país, pues históricamente la ciudad concentró la administración central, la actividad portuaria y la producción industrial.

Hoy, al oeste del departamento de Montevideo, en un radio de 4 kilómetros, encontramos una serie de emprendimientos con carácter de desarrollo logístico. Entre ellos se encuadran proyectos de diferentes actores, tanto públicos como privados. Se vienen ejecutando acciones que dan cuenta de lo planteado. Por ejemplo, la Intendencia Municipal de Montevideo, en su Plan de Ordenamiento Territorial, tiene previsto desarrollar una terminal logística en esa zona, enmarcada en los planes de acción urbana: los Programas de Actuación Urbanística 13 y 3. Además, también está previsto construir en la zona la Unidad Alimentaria, actualmente en discusión en el Senado. Asimismo, el Ministerio de Industria, Energía y Minería ha realizado estudios para instalar allí un "cluster" naval. Por otro lado, la Administración Nacional de Puertos planea realizar instalaciones logísticas e industriales en la zona de Puntas de Sayago. Por su parte, la Administración Nacional de Ferrocarriles tiene interés en otra área logística en esa zona, y para ello recientemente hizo un llamado a licitación que fue declarado desierto, pero hay interés de la Administración en volver a hacerlo. Por último, también hay intereses privados vinculados con el área del transporte que están posando su mirada en el oeste de la capital.

Por todo esto creemos imprescindible la concreción de un parque logístico industrial que reúna y sistematice todos estos emprendimientos. No tenemos duda de que en nuestro país existen condiciones para impulsar el desarrollo de la logística, pero este impulso debe hacerse, necesariamente, sobre la base de una planificación estratégica y racional y, sobre todo, con una visión integral de país. Todos los intentos para ese fin deben estar comprendidos en un marco de estrategia común, definida sobre la base de un estudio de viabilidad de los proyectos. De esta forma, evitaremos que haya acciones superpuestas y hasta contradictorias de los distintos organismos con el objetivo de concretar sus fines. Por eso entendemos necesario involucrar a todos los actores antes mencionados y sumarlos a todos los proyectos relacionados con esta temática para planificar y proyectar en conjunto.

Necesitamos dar un salto político, romper las fronteras administrativas y burocráticas de Intendencias y de organismos centrales. Esto no puede ser considerado un problema de Montevideo, del Ministerio de Industria, Energía y Minería o de la Administración Nacional de Puertos; exige una mirada integral, en una estrategia de país. Trabajemos todos juntos para construir una estrategia común para la conformación de un polo logístico en la zona mencionada. Conforme a esto, también debemos desarrollar un estudio de viabilidad que comprenda, en una estrategia común, todos los proyectos de los cuales hemos hablado, pues ello redundará en una mejora para todos los ciudadanos del país y no solo para los habitantes de Montevideo.

Por eso con estas palabras queremos convocar a este Cuerpo y a todos esos actores a trabajar en tal sentido, sumando esfuerzos en la construcción de un Uruguay productivo y solidario.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la señora Intendenta Municipal de Montevideo, Ana Olivera, al Departamento de Planificación de la Intendencia Municipal de Montevideo, a la Junta Departamental de Montevideo, a la Intendencia Municipal y Junta Departamental de Canelones, a la Intendencia Municipal y Junta Departamental de San José, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Administración Nacional de Ferrocarriles del Estado, a la Administración Nacional de Puertos, al Ministerio de Industria, Energía y Minería, al Municipio 8 A de Montevideo, a la Presidencia de la República y a la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cuarenta en cuarenta y tres: AFIRMATIVA.

8.- Inquietud planteada en cuanto a que el sector agropecuario se ha visto relegado por distintos Gobiernos.

Tiene la palabra el señor Diputado Marione.

SEÑOR MARIONE.- Señora Presidenta: hoy nos preocupa el sector agropecuario, especialmente el frutícola, el vitícola y el hortícola. En mi opinión, estos sectores han sido relegados por los Gobiernos de turno por una circunstancia u otra; los proyectos y las promesas nunca se han concretado. Gracias a los productores rurales disponemos de la más variada

gama de frutas, verduras y vinos producidos en nuestro país, productos todos necesarios para el consumo familiar. Detrás de todo esto existen familias enteras; se calcula que hay unas cien mil personas trabajando en forma efectiva en el sector, mientras que durante la zafra se emplea a unas cuantas más. También tenemos que pensar que hay más gente trabajando aún, ya que esta actividad, indirectamente, genera miles de puestos de trabajo en el área de la comercialización de la mercadería —empacadores, feriantes—, por ejemplo, en el Mercado Modelo y en otros rubros.

Estos productores trabajan todos los días de sol a sol, intentando sobrevivir a diversas dificultades y tratando de que sus familias puedan seguir viviendo del campo, ya que trasmiten sus conocimientos de generación en generación, soportan las complicaciones económicas y las inclemencias del tiempo y esperan aún el gas oil productivo que, lamentablemente, nunca llega. A todo esto se suma el ingreso de todo tipo de mercaderías importadas sin un estudio previo, sin un verdadero control de los permisos que autoricen su entrada y sin importar las consecuencias para nuestros productos.

Es curioso que el Gobierno hable de un Canelones y de un Montevideo rural en un país productivo aunque, lamentablemente, lo que más vemos son chircales y asentamientos. Como dato a tener en cuenta relativo a uno de los rubros perjudicados en este momento, podemos señalar que existen aproximadamente 200 bodegas en nuestro país y 35 empresas importadoras de vino. Esto pone en peligro a nuestras bodegas, que tienden a desaparecer. Hace veinte años, en Uruguay, había 500 bodegas y hoy existen 190. En 1995, había 3.295 establecimientos vitivinícolas; en 2004, esa cantidad se redujo a 2.400; y en el año 2009, disminuyó a 2.014 empresas.

Al sector no se le dio ni se le está dando la importancia que merece. Los fríos números demuestran también la insensibilidad del Gobierno en la materia. Esa situación se reitera en la fruticultura y en la horticultura, con la consecuencia inmediata de la desaparición de emprendimientos productivos de esas características.

La importación vuelve a jugar un rol durísimo contra lo nacional. Algunas de las riquezas más importantes de nuestro país son la tierra, el agua y la gente. En eso creo que estamos todos de acuerdo. A nuestro juicio, el Gobierno debe promover el trabajo en la tierra sin crear trabas y gravar con impuestos sin aumentar costos, ayudando a que el sector salga adelante a efectos de que produzca para nuestro país, la región y el mundo.

Hace muchos años que escuchamos hablar de proyectos de todo tipo, pero el tiempo pasa y cada vez hay más pobres, más niños sin educación, más cárceles y más delincuentes. ¿No será hora de dejar de soñar y de trabajar en torno a aspectos que ayuden al país a mejorar todos los sectores laborales y de la industria? Sería importante que el Gobierno reflexionara sobre cuánto le costaría al país importar todo lo que hoy produce.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la prensa en general, al Centro de Viticultores del Uruguay y al INAVI.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Treinta y seis en treinta y nueve: AFIRMATIVA.

9.- Proyecto de ley que tipifica el juego clandestino como figura delictiva específica.

Tiene la palabra el señor Diputado Gandini.

SEÑOR GANDINI.- Señora Presidenta: quiero aprovechar esta media hora previa para poner en conocimiento del Cuerpo que en la jornada de hoy he presentado a los señores legisladores un proyecto de ley con su exposición de motivos que aspiro sea elevado la Cámara en las próximas semanas. No es un proyecto de ley original sino que fue presentado por el Poder Ejecutivo el año pasado, en julio de 2009, con la firma del entonces Presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez, y de los Ministros de la época de Economía y Finanzas, contador Álvaro García, y del Interior, doctor Jorge Bruni, y tipifica el juego clandestino como una figura delictiva específica.

El proyecto presentado en esa oportunidad merece recuperar su estado parlamentario dado que, a juicio de quienes lo firmamos, es una buena solución legal para enfrentar el problema de los juegos de azar que hoy funcionan al margen de la ley.

A ese respecto tenemos ya un problema consolidado. La Administración anterior quiso alcanzar una solución mediante un proyecto de ley que prohibiera

las máquinas de "slots" o tragamonedas ubicadas fuera de las salas de juego del Estado, agregando una sanción de tipo penal y estableciendo como delito la figura del proveedor o del capitalista en esta modalidad de juego.

Hasta hoy es una actividad prohibida, que está regulada como falta y, por lo tanto, su sanción legal tiene pocos efectos. Se ha expandido al punto de que al día de hoy en el país hay cerca de 20.000 máquinas de "slots" funcionando en quioscos, bares, cantinas, clubes, clubes deportivos y todo tipo de pequeños establecimientos, en una estrategia de mejorar los ingresos de estos locales pero teniendo detrás a los capitalistas del juego, que son los propietarios de estas máquinas, que valen bastante dinero. Ellos colocan tres máquinas en un local, cinco en otro, diez en otro y le dan el 50% de lo que en ella se juega al propietario del local, pero se llevan el otro 50% de cientos y cientos de máquinas de "slots" de su propiedad. Allí juegan niños, se estimula una conducta de apuestas que es probadamente adictiva, y es imposible establecer un control al respecto.

Creo que acerca de este asunto hay consenso. Las autoridades actuales, las anteriores y creo que todas las bancadas parlamentarias entienden que esta conducta, así desarrollada, genera un daño a la población que no es conveniente. Hay dos estrategias para enfrentarla: la del actual Director General de Casinos, que promete enviar un proyecto al Parlamento regulando estrictamente la actividad -nosotros consideramos que esto es muy difícil de aplicar- y la de prohibirla, estableciendo una sanción penal. En la propuesta del Poder Ejecutivo también se incluiría la sanción penal para aquellos que se aparten de la regulación.

Es decir que estamos de acuerdo con que hay que combatir esta actividad. Son dos estrategias diferentes pero nosotros queremos poner a consideración de los señores parlamentarios aquel proyecto de ley que no pudo ser considerado en el Senado, con una nueva exposición de motivos para que sumen su firma todos aquellos que crean es conveniente recorrer este camino, sin distinción de partidos ni de bancadas.

Me han planteado preocupaciones al respecto legisladores y dirigentes porque todos recibimos la inquietud de padres, de médicos, de científicos y de personas comunes debido a la expansión de esta modalidad de juego que no hace otra cosa que generar problemas a una sociedad que debe ser rápida e inteligente para abordarlos, más allá de que pueda afectar algún interés inmediato y directo. Por lo tanto, remitiré el proyecto de ley por correo electrónico a todos los señores legisladores que integran el Cuerpo.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al señor Ministro de Economía y Finanzas, al Director General de Casinos y a la Federación Nacional de Trabajadores del Juego, nacionales y municipales.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cuarenta y uno en cuarenta y tres: AFIRMATIVA.

10.- Discriminación debido a la edad para ocupar cargos en organismos del Estado y acceder a préstamos del Banco de la República.

Tiene la palabra el señor Diputado Amarilla.

SEÑOR AMARILLA.- Señora Presidenta: el 14 de setiembre de 2004 se publicó la Ley N° 17.817 que define la lucha contra el racismo, la xenofobia y la discriminación, y declara de interés nacional la lucha contra estos flagelos. Poco tiempo después, el Parlamento Nacional aprobó una ley de promoción integral de los adultos mayores, que incluye entre sus postulados que sea reglamentada a los efectos de que los mayores desarrollen actividades laborales acordes con su edad y tengan una plena integración social al mercado de trabajo.

Nuestro Presidente de la República tiene setenta y tres años. Varios integrantes del Poder Ejecutivo, Ministros y Subsecretarios, superan largamente los sesenta años. En este Parlamento, hay Senadores y Diputados que tienen más de sesenta, setenta y hasta ochenta años.

Lamentablemente, advertimos semana a semana cómo los llamados a cubrir vacantes en diferentes organismos públicos tienen un límite de edad que consideramos es discriminatoria de las personas que ya han atravesado la barrera de los cuarenta años. Hay varios casos: UTE, ANTEL, la Dirección General de Casinos -por mencionar algunos- en los que, lamentablemente, se discrimina a las personas que ya han

traspasado, no ya la barrera de los cuarenta, sino, inclusive, los treinta y cinco años.

Hay un tema aún más grave que, a mi juicio, es violatorio de la Constitución y de la ley: la reglamentación que aplica el Banco de la República Oriental del Uruguay, que establece limitaciones en el tiempo y en el monto de los préstamos para los mayores de setenta años. Esto no tiene base legal, y, por lo tanto, el Banco de la República debería corregir de inmediato esa discriminación que surge de una resolución del Directorio.

El General MacArthur decía que se es viejo solo cuando se deja de soñar. Creo que por ley no se puede establecer límites, mucho menos arbitrarios, para que la gente pueda acceder a puestos de trabajo, desarrollarse u obtener algunos préstamos en el Banco de la República. Pienso que las condiciones deberían ser iguales para todo el mundo.

Tanto en la Legislatura anterior como en la actual se presentaron a este Parlamento varios proyectos de ley. El entonces señor Diputado Cardozo Ferreira, legislador por Tacuarembó presentó uno en la Legislatura anterior; también lo hicieron el señor ex Diputado Charamelo, de Canelones y, actualmente, la señora Diputada Alonso, tendiente a promover el empleo de los mayores de cuarenta años.

Días atrás leíamos una exposición del señor Diputado Arregui que planteaba la discriminación que están sufriendo los mayores de cuarenta años, ya que no pueden presentarse a los llamados de la Administración Pública.

Consideramos que el Parlamento, además de tratar los proyectos de ley a que hacíamos referencia, debería manifestarse clara y contundentemente en cuanto a que debe cesar la discriminación que hay hacia los mayores, no solo en cuanto a acceder a puestos de trabajo sino en prácticas como las que establece el Banco de la República que, repito, son contrarias a la Constitución de la República y a la ley.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al señor Presidente de la República, a todos los Ministerios, a todos los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados, a la Oficina Nacional del Servicio Civil y, especialmente, a cada uno de los Directores del Banco de la República, teniendo en cuenta la práctica discriminatoria que está aplicando el Ente Autónomo.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

11.- Esfuerzos del Gobierno por destrabar el conflicto relacionado con el libre tránsito de buques por aguas internacionales que mantiene nuestro país con la República Argentina.

Tiene la palabra el señor Diputado Amy.

SEÑOR AMY.- Señora Presidenta: hemos reconocido públicamente, y no hemos escatimado elogios cuando ha correspondido, al esfuerzo que el Gobierno nacional, encabezado por el señor Presidente de la República, José Mujica, ha llevado adelante al tratar de destrabar un conflicto de varios años con la hermana República Argentina. Sabemos también que son esfuerzos compartidos; con relación a un tema internacional, mucho importa la voluntad de ambos países y llevar adelante políticas de conciliación que no tengan nada que ver con el enfrentamiento. Precisamente a eso a me voy a referir.

Cuando el Gobierno británico autorizó la exploración de hidrocarburos en la cuenca de islas Las Malvinas, empezó a generarse desde la Presidencia argentina, muy especialmente, a través de la señora Cristina Fernández de Kirchner, la elaboración, y, posteriormente, la firma del Decreto N° 256/10, por el que todo buque que se proponga transitar entre los puertos ubicados entre el territorio continental argentino, las islas Malvinas, las Georgias del Sur y las Sandwich del Sur deberá solicitar una autorización previa.

Todos los presentes podrán preguntarse: "¿Qué tenemos que ver en este baile?" Creo que tenemos mucho que ver, porque la estrategia es que cuanto más lejos deban ir los buques para aprovisionarse, mucho más difícil y costosa será su operación.

Hace algún tiempo, en el diario "El País" se publicó una nota sobre lo que había sido el peregrinar del buque carguero "Anya", el día 9 de mayo. Dicho buque fue interceptado por radio y, si bien llevaba adelante su actividad en el Río de la Plata en aguas comunes y como está previsto en el Tratado, bajo la

jurisdicción de la autoridad marítima uruguaya, tuvo que detener la marcha, identificarse y dar una serie de detalles. Horas más tarde, se requirió a los propietarios del buque que designaran una agencia marítima en Argentina, concretamente en Buenos Aires, para que solicitara autorización para dirigirse...

(Murmullos.- Campana de orden)

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Colegas: en cada sesión tres, cuatro o cinco veces la Presidencia tiene que hacer observaciones debido a los murmullos en Sala. Les solicitamos que mantengan silencio a fin de escuchar la exposición del señor Diputado.

Puede continuar el señor Diputado Amy.

SEÑOR AMY.- Gracias, señora Presidenta. Le solicito que tenga a bien contemplarme con algún minutito más.

Decía que a raíz de este requerimiento, cada vez se complica más el tránsito de los buques que recalan en nuestro puerto y cuyo destino es ese. La estrategia montada por Argentina es bien clara: cuanto más lejos reposten, más inviable se hace la tarea.

Pero hay acontecimientos posteriores a los del "Anya", como el que sucedió el 20 de mayo con el Pontón de Prácticos "Recalada", desde donde también opera la Prefectura Nacional Naval. Esta interroga por radio al buque pesquero de bandera española "José Antonio Nores", proveniente de las cercanías de Las Malvinas, que recalaba en el puerto de Montevideo.

Hay un tercer episodio, que ocurre el 22 de mayo, cuando el buque pesquero de bandera británica "Golden Chicha", es buscado vía radial por el guardacostas argentino "Delfín". Luego, el guardacostas argentino se aproxima y le interroga acerca de si tiene conocimiento del Decreto N° 256 al que hacíamos referencia. Más tarde, el mismo guardacostas le pide que solicite el permiso correspondiente y, si bien no hay un abordaje, indudablemente esta maniobra, lejos de ser disuasiva, está rayana a violentar los acuerdos internacionales y el uso de aguas comunes.

Creo que las buenas señales que el Gobierno uruguayo ha dado a la República Argentina no condicen con estas manifestaciones. Las rechazamos de plano, no solamente por proceder de ese país, sino porque el papel que tuvo Uruguay durante el conflicto de Las Malvinas fue ejemplar con ambas naciones en conflicto. Montevideo fue el puerto de recalada de muchos de los prisioneros argentinos; me parece que no corresponde que Argentina tenga esta actitud con nuestro país. No es la primera vez que nos quieren arrear a los ponchazos.

Considero, señora Presidenta, que todo buque tiene el derecho a transitar por aguas internacionales. De acuerdo con la Convención del Mar, tiene derecho de paso inocente por el mar territorial de las naciones. El artículo 17 refiere al derecho de paso inocente y el artículo 19 refiere al significado -figuran en la Sección 3, "Paso inocente por el mar territorial"-, estableciendo que el paso inocente es tal mientras no sea perjudicial para la paz. Y hasta donde yo sé, los barcos que transitan por ahí son mercantes y se dedican al traslado de insumos.

El Tratado del Río de Plata, en su artículo 11, prevé la libertad de navegación para todos los buques de tercera bandera. Asimismo, de acuerdo con el mismo Tratado, al navegar con destino a un puerto uruguayo el buque queda bajo la jurisdicción uruguaya. Creo que existe una clara intención del país vecino de monitorear todos los buques que vienen hacia nuestra República. Lo consideramos una intromisión grave. Además, en este clima en el cual todos procuramos ayudar para llevar adelante una recomposición real de las relaciones con nuestro vecino, creo que esta no es una buena señal.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Comisión de Asuntos Internacionales, a la Cancillería y a la Presidencia de la República.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cincuenta en cincuenta y uno: AFIRMATIVA.

Ha finalizado la media hora previa.

12.- Licencias.
Integración de la Cámara.

Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante Pablo Pérez González, por motivos personales, inciso tercero del ar-

tículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 11 de agosto 2010, convocándose a la suplente siguiente, señora Lourdes Ontaneda.

Del señor Representante Gonzalo Mujica, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley Nº 17.827, para asistir a la reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención del Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado, del Parlamento Latinoamericano, PARLATINO, a desarrollarse en la ciudad de Veracruz, Estados Unidos Mexicanos, por el período comprendido entre los días 17 y 22 de agosto de 2010, convocándose a la suplente siguiente señora Alda Álvarez.

Del señor Representante Gonzalo Mujica, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el período comprendido entre los días 23 y 26 de agosto de 2010, convocándose a la suplente siguiente, señora Alda Álvarez.

Del señor Representante Luis A. Lacalle Pou, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 12 de agosto 2010, convocándose al suplente siguiente, señor José Luis Núñez.

Del señor Representante Pablo Iturralde, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley Nº 17.827, para participar en su calidad de miembro de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento del MERCOSUR, en la 2ª Conferencia Internacional: Clima Sustentabilidades y Desarrollo de las Regiones Semiáridas ICID-2010, a desarrollarse en la ciudad de Fortaleza, República Federativa del Brasil, por el período comprendido entre los días 15 y 21 de agosto de 2010, convocándose al suplente siguiente señor Pablo Díaz.

Del señor Representante Pablo Abdala, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 11 de agosto de 2010, convocándose al suplente siguiente, señor Jorge Guekdjian.

De la señora Representante María Elena Laurnaga, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley Nº 17.827, para participar en la reunión conjunta de las Comisiones de Desarrollo Regional Sustentable, Ordenamiento Territorial, Vivienda, Salud, Medio Ambiente y Turismo e Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca, del Parlamento del MERCOSUR, en forma simultanea con la 2ª Conferencia Internacional: Clima Sustentabilidad y Desarrollo de las Regiones Semiáridas ICID-2010, a desarrollarse en la ciudad de Fortaleza, República Federativa del Brasil, por el período comprendido entre los días 16 y 19 de agosto de 2010, convocándose a la suplente siguiente señora Carmen Millán.

De la señora Representante Susana Pereyra, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por el día 11 de agosto de 2010, convocándose al suplente siguiente, señor Heber Bousses.

Del señor Representante Gustavo Rombys, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por los días 17 y 18 de agosto de 2010, convocándose a la suplente siguiente, señora Cecilia Bottino.

Del señor Representante Gonzalo de Toro, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por los días 17 y 18 de agosto de 2010, convocándose al suplente siguiente, señor Daniel Montiel".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y uno en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 10 de agosto de 2010.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración

Por la presente y conforme al inciso 3 del artículo 1º de la Ley Nº 17.827, solicito licencia por motivos personales para el día 11 de agosto del corriente año y se convoque para el mismo a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

PABLO PÉREZ GONZÁLEZ
Representante por Maldonado".

"Montevideo, 10 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración

Por la presente comunico a usted que renuncio por única vez a la convocatoria de la Cámara.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Carlos Olivet".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Pablo Pérez González.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 11 de agosto de 2010.

II) Que, por esta única vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Carlos Olivet.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 11 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Pablo Pérez González.

2) Acéptase, por esta única vez, la denegatoria presentada por el suplente siguiente, señor Carlos Olivet.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 11 de agosto de 2010, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 219938 del Lema Partido Frente Amplio, señora Lourdes Ontaneda.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 31 de julio de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido por el literal C) de la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que usted tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia en el período comprendido entre el 17/08/10 y el 22/08/10, para asistir a la reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención al Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado del Parlamento Latinoamericano, a llevarse a cabo en Puerto Veracruz, México, entre los días 19 y 21 de agosto.

Adjunto al presente, envío copia de la convocatoria recibida, detalles del evento y arreglos administrativos.

Sin otro particular, le saluda muy cordialmente.

GONZALO MUJICA
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 31 de julio de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Alma Chiodi".

"Montevideo, 31 de julio de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Raquel Barreiro".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Gonzalo Mujica, para

asistir a la reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención del Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado, del Parlamento Latinoamericano, PARLATINO, a desarrollarse en la ciudad de Veracruz, Estados Unidos Mexicanos.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 17 y 22 de agosto de 2010.

II) Que por esta única vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señoras Alma Chiodi y Raquel Barreiro.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Gonzalo Mujica, por el período comprendido entre los días 17 y 22 de agosto de 2010, para asistir a la reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana, Combate y Prevención del Narcotráfico, Terrorismo y Crimen Organizado, del Parlamento Latinoamericano, PARLATINO, a desarrollarse en la ciudad de Veracruz, Estados Unidos Mexicanos.

2) Acéptanse, por esta única vez, las denegatorias presentadas por los suplentes siguientes, señoras Alma Chiodi y Raquel Barreiro.

3) Convóquese por Secretaría, para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609 del Lema Partido Frente Amplio, señora Alda Álvarez.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada.
Presente.
De mi mayor consideración

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que usted tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por motivos personales, en el período comprendido entre el 23 y el 26 de agosto de 2010.

Sin otro particular, le saluda muy cordialmente.

GONZALO MUJICA
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Alma Chiodi".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada.
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Raquel Barreiro".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Gonzalo Mujica.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 23 y 26 de agosto de 2010.

II) Que, por esta única vez, no aceptan la convocatoria las suplentes siguientes, señoras Alma Chiodi y Raquel Barreiro.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada a su artículo primero por la Ley N° 17.827 de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de la citada.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 23 y 26 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Gonzalo Mujica.

2) Acéptanse las negativas que, por esta única vez presentan las suplentes siguientes, señoras Alma Chiodi y Raquel Barreiro.

3) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Frente Amplio, señora Alda Álvarez.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 9 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito licencia por motivos personales para el día jueves 12 de agosto del presente año.

Sin otro particular, la saluda atentamente.

LUIS ALBERTO LACALLE POU
Representante por Canelones".

"Montevideo, 9 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para poner en su conocimiento que, por esta única vez, no acepto la convocatoria de la que he sido objeto.

Sin otro particular, la saluda atentamente.

Orlando Lereté".

"Montevideo, 9 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para poner en su conocimiento que, por esta única vez, no acepto la convocatoria de la que he sido objeto.

Sin otro particular, la saluda atentamente.

María del Carmen Suárez".

"Montevideo, 9 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para poner en su conocimiento que, por esta única vez, no acepto la convocatoria de la que he sido objeto.

Sin otro particular, la saluda atentamente.

Américo Carrasco".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Canelones, Luis A. Lacalle Pou.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 12 agosto de 2010.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria los suplentes siguientes, señor Orlando Lereté, señora María del Carmen Suárez y señor Américo Carrasco.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el inciso tercero de artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 12 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Canelones, Luis A. Lacalle Pou.

2) Acéptanse las negativas que, por esta vez, presentan los suplentes siguientes, señor Orlando Lereté, señora María del Carmen Suárez y señor Américo Carrasco.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 12 de agosto de 2010, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 400 del Lema Partido Nacional, señor José Luis Núñez.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO".

Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente
De mi mayor consideración.

Me dirijo a usted a efectos de solicitar licencia en mi cargo de Representante Nacional, entre el 15 y el 21 del corriente (literal C), del artículo 1º de la Ley Nº 17.827), a efectos de participar en mi condición de Parlamentario MERCOSUR, integrante de la Comisión de Medio Ambiente, en la Segunda Conferencia Internacional: Clima, Sustentabilidad y Desarrollo en regiones Semiáridas, a desarrollarse en Fortaleza, Brasil.

Sin otro particular y agradeciendo convoque a mi suplente correspondiente, la saluda atentamente.

PABLO ITURRALDE VIÑAS
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente
De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted a efectos de comunicar que no aceptaré la convocatoria que se me hiciera para integrar la Cámara que usted preside, entre los días 15 y 21 del corriente por motivos personales.

Sin otro particular, la saluda muy atentamente.

Fernando Ripoll".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Iturralde, para asistir en su condición de integrante de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento del MERCOSUR, a la 2ª Conferencia Internacional: Clima Sustentabilidad y Desarrollo en Regiones Semiáridas, a desarrollarse en la ciudad de Fortaleza, República Federativa del Brasil.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 15 y 21 de agosto de 2010.

II) Que, por esta única vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Fernando Ripoll.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y en el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Iturralde, por el período comprendido entre los días 15 y 21 de agosto de 2010, para asistir en su condición de integrante de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento del MERCOSUR, a la 2ª Conferencia Internacional: Clima Sustentabilidad y Desarrollo en Regiones Semiáridas, a desarrollarse en la ciudad de Fortaleza, República Federativa del Brasil.

2) Acéptase, por esta única vez, la denegatoria presentada por el suplente siguiente, señor Fernando Ripoll.

3) Convóquese por secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2004 del Lema Partido Nacional, señor Pablo Díaz.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

Por razones personales solicito licencia por el día 11 de agosto y se convoque a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saludo atentamente,

PABLO ABDALA
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Abdala.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 11 de agosto de 2010.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su

artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 11 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Abdala.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el día 11 de agosto de 2010, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 71 del Lema Partido Nacional, señor Jorge Guekdjian.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 9 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente, me dirijo a usted con el fin de solicitar licencia desde el día lunes 16 de agosto, hasta el día jueves 19 de agosto inclusive, por Misión Oficial, según artículo 1º de la Ley Nº 17.827.

Como Parlamentaria del MERCOSUR concurriré a la reunión de la "Comisión de Desarrollo Regional Sustentable, Ordenamiento Territorial, Vivienda, Salud, Medio Ambiente y Turismo", integrada con la Comisión de "Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca", que se realizará en la ciudad de Fortaleza, Cearâ, Brasil, en forma simultánea a la "II Conferencia Internacional Sobre Clima, Sustentabilidad y Desenvolvimiento en Regiones Semiáridas".

Atentamente,

MARÍA ELENA LAURNAGA
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, de la señora Representante por el departamento de Montevideo, María Elena Lurnaga, para participar en la reunión conjunta de las Comisiones de Desarrollo Regional Sustentable, Ordenamiento Territorial, Vivienda, Salud, Medio Ambiente y Turismo e Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca, del Parlamento del MERCOSUR, en forma simultanea con la 2ª Conferencia Internacional: Clima Sustentabilidad y Desarrollo de las Regiones Semiáridas ICID-2010, a desarrollarse en la ciudad de Fortaleza, República Federativa del Brasil.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 16 y 19 de agosto de 2010.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, por el período comprendido entre los días 16 y 19 de agosto de 2010, a la señora Representante por el departamento de Montevideo, María Elena Laurnaga, para participar en la reunión conjunta de las Comisiones de Desarrollo Regional Sustentable, Ordenamiento Territorial, Vivienda, Salud, Medio Ambiente y Turismo e Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca, del Parlamento del MERCOSUR, en forma simultanea con la 2ª Conferencia Internacional: Clima Sustentabilidad y Desarrollo de las Regiones Semiáridas ICID-2010, a desarrollarse en la ciudad de Fortaleza, República Federativa del Brasil

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 90, del Lema Partido Frente Amplio, señora Carmen Millán.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido, solicito al Cuerpo que usted tan honorablemente preside, me conceda licencia por motivos personales por el día 11 de agosto de 2010.

Sin otro particular le saluda muy cordialmente.

SUSANA PEREYRA
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por la Sra. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Lauro Meléndez".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por la Sra. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Ricardo Muttoni".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por la Sra. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Carlos Barceló".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por la Sra. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Julio Baráibar".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por la Sra. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Daniel Montiel".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por la Sra. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

José Fernández".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales de la señora Representante por el departamento de Montevideo, Susana Pereyra.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 11 de agosto de 2010.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Lauro Meléndez, Ricardo Muttoni, Carlos Barceló, Julio Baráibar, Daniel Montiel y José Fernández.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 11 de agosto de 2010, a la señora Representante por el departamento de Montevideo, Susana Pereyra.

2) Acéptanse por esta vez, las denegatorias presentadas por los suplentes siguientes, señores Lauro Meléndez, Ricardo Muttoni, Carlos Barceló, Julio Baraibar, Daniel Montiel y José Fernández.

3) Convóquese por Secretaría, por el día 11 de agosto de 2010, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Frente Amplio, señor Heber Bousses.

Sala de la Comisión, 10 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que usted tan honorablemente preside, me conceda licencia por los días 17 y 18 de agosto de 2010.

Sin otro particular, saluda a usted muy atentamente.

GUSTAVO ROMBYS
Representante por Paysandú".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Paysandú, Gustavo Rombys.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por los días 17 y 18 de agosto de 2010.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y por el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 17 y 18 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Paysandú, Gustavo Rombys.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Frente Amplio, señora Cecilia Bottino.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a lo establecido, solicito al Cuerpo que usted tan honorablemente preside, me conceda licencia por motivos personales los días 17 y 18 de agosto del corriente año.

Sin otro particular, le saluda muy cordialmente,

GONZALO DE TORO
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Daniel Caggiani".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Rubén García".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Lucía Forteza".

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el Sr. Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, saluda atentamente.

Julio Baráibar".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Gonzalo de Toro.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por los días 17 y 18 de agosto de 2010.

II) Que, por esta vez, no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes, señores Daniel Caggiani, Rubén García, señora Lucía Forteza y señor Julio Baráibar.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por los días 17 y 18 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Gonzalo de Toro.

2) Acéptanse las negativas presentadas, por esta única vez, por los suplentes siguientes señores Daniel Caggiani, Rubén García, señora Lucía Forteza y señor Julio Baráibar.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, al suplente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609 del Lema Partido Frente Amplio, señor Daniel Montiel.

Sala de la Comisión, 11 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

——La Mesa quiere saludar a dos grupos de 5° año de la Escuela Maturana del barrio Bella Vista.

13.- Integración de Comisiones.

——Dese cuenta de la integración de Comisiones.

(Se lee:)

"El señor Representante Walter De León sustituirá al señor Representante Sebastián Sabini como miembro de la Comisión Especial de Innovación, Investigación, Ciencia y Tecnología".

14.- Aplazamiento.

En mérito a que no han llegado a la Mesa las correspondientes listas de candidatos, si no hay objeciones, correspondería aplazar la consideración del asunto que figura en primer término del orden del día: "Comisión Permanente del Poder Legislativo. (Elección de miembros para el Primer Período de la XLVII Legislatura). (Artículo 127 de la Constitución de la República)".

15.- Adhesión de la República al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993, para la Seguridad de los Buques Pesqueros. (Aprobación).

Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Adhesión de la República al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993, para la seguridad de los buques pesqueros. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. N° 162

"PODER EJECUTIVO
Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Montevideo, 12 de diciembre de 2007.

Señor Presidente de la Asamblea General
Don Rodolfo Nin Novoa.

El Poder Ejecutivo cumple en remitir el presente proyecto de ley, a efectos de la ratificación del Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993 relativo a la seguridad de buques pesqueros.

En correspondencia con la Resolución A. 369 adoptada en el año 1975 por el IX período de sesiones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización convocó a la Con-

ferencia Internacional desarrollada en Torremolinos (Reino de España) en marzo del año 1977, donde se adoptó un Convenio Internacional dirigido a la seguridad de los buques pesqueros.

La adopción del Convenio se consideró como un gran paso adelante para la promoción de la seguridad de estos buques ya que era la primera vez que se aprobaban requisitos de cumplimiento obligatorios en el ámbito internacional.

En la década de los 80, la Organización Marítima Internacional constató que era altamente improbable que este instrumento entrara en vigor, principalmente por razones técnicas, por lo que se decidió elaborar uno nuevo que lo reemplazara.

Así surgió el Protocolo del año 1993, el cual fue adoptado el 2 de abril de 1993, previéndose la entrada en vigor de ambos en el ámbito marítimo internacional, un año después de ser ratificado por 15 Estados que representen el 50% de la flota pesquera mundial que nuclea los buques de eslora igual o superior a los 24 metros.

Las reglas contenidas en el Convenio y su Protocolo, se redactaron en paralelo al Convenio SOLAS 74/78 teniendo en cuenta las variaciones pertinentes aplicables a los pesqueros. Contiene Capítulos que atienden entre otros, los aspectos referidos a construcción, compartimento, estabilidad y estanqueidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, protección contra incendios, protección a la tripulación, equipos salvavidas, procedimiento de emergencia, ejercicios, radiocomunicaciones y equipos de navegación a bordo.

A julio de 2004 el Protocolo ha sido ratificado por 10 Estados que representan el 10,09% de la flota mundial.

Un número muy importante de buques pesqueros operan en nuestros puertos, no siendo posible por el momento aplicar ninguna normativa en materia de seguridad marítima a los mismos por cuanto no están contemplados en ningún Convenio internacional vigente, presentando con frecuencia serias falencias en materia de seguridad.

Los buques pesqueros que a la fecha integran la matrícula nacional se distribuyen de la siguiente forma: 39 de eslora menor a 24 metros, 78 de eslora mayor a 24 metros (58 entre 24 y 45 metros, 16 entre 45 y 60 metros y 4 de eslora mayor a 60 metros).

En razón de lo anterior la incidencia de este Convenio con respecto a la flota de buques pesqueros de bandera uruguaya, radica fundamentalmente en la gama de buques pesqueros de eslora comprendida por sobre los 24 metros, por lo que a la mayor parte de nuestra flota le serían de aplicación los requerimientos del Convenio de referencia.

De continuar la tendencia de incremento de nuestra flota en las esloras comprendidas dentro del Protocolo, el instrumento desarrollado por la Organización Marítima Internacional constituye un excelente marco regulador, el que además está siendo sometido a una campaña de promoción en procura de lograr su aceptación y adopción por parte del ámbito internacional.

Por otra parte también se constituiría en un imprescindible régimen normativo de aplicación por parte de los controles por el Estado rector de los puertos a los buques y flotas extranjeras que operan en los mismos.

Es importante destacar que la Autoridad Marítima de la República Oriental del Uruguay ha incorporado, a través de la Disposición Marítima Nº 61, de 2 de diciembre de 1997 (DM 61/97), los requerimientos correspondientes al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y el Protocolo del año 1993 para la seguridad de los buques pesqueros. Dicha norma prácticamente adopta en forma literal ambos instrumentos.

Aun cuando la citada disposición debería ser sometida a un proceso de revisión y adecuación profundo, el alcance o requerimientos de la misma es mayor en algunos aspectos que el Convenio en su forma enmendada. No obstante, dicha norma nacional es perfectamente sustituible por el Protocolo del año 1993 del Convenio de Torremolinos del año 1977 debiéndose desarrollar una nueva disposición que actualice y ajuste los alcances de la actual. El referido proceso de adecuación ha sido evaluado y permite concluir en que para Uruguay es factible y conveniente iniciar el proceso de ratificación del referido Convenio y su incorporación a la legislación nacional a través de una ley.

Atento a ello, se sugiere la adopción del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros del año 1977 y su Protocolo del año 1993 elaborado en el ámbito de la Organización Marítima Internacional, y posteriormente proceder por parte de la Autoridad Marítima a corregir la Disposición Marítima Nº 61 de 2 de diciembre de 1997 (DM 61/97), de modo de asegurar la adecuación y actualización de los criterios y requerimientos nacionales que no estén contemplados por el citado Convenio.

Por los fundamentos expuestos, se solicita la atención de ese Cuerpo al proyecto de ley que se acompaña y cuya aprobación se encarece.

El Poder Ejecutivo saluda atentamente al señor Presidente de la Asamblea General.

TABARÉ VÁZQUEZ, AZUCENA BERRUTTI, REINALDO GARGANO, ERNESTO AGAZZI.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. Apruébase la adhesión al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993 para la seguridad de los buques pesqueros.

Artículo 2º. Recomiéndase al Poder Ejecutivo la adhesión al presente Convenio ante la Organización Marítima Internacional y la confección de la reglamentación que contemple todos los aspectos del mismo.

Artículo 3º. Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Montevideo, 12 de diciembre de 2007.

AZUCENA BERRUTTI, REINALDO GARGANO, ERNESTO AGAZZI.

TEXTO DEL PROTOCOLO

Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

Las partes en el presente Protocolo,

Reconociendo que el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, puede contribuir decisivamente a mejorar la seguridad de los buques en general y de los buques pesqueros en particular,

Admitiendo, sin embargo, que determinadas disposiciones del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, han planteado dificultades para su implantación por varios Estados con flotas pesqueras importantes bajo su pabellón, lo cual ha impedido la entrada en vigor del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y por consiguiente la implantación de las reglas de dicho Convenio,

Deseando establecer de común acuerdo las normas prácticas más elevadas para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados, Considerando que el modo más eficaz de lograr ese objetivo consiste en concertar un Protocolo relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

Convienen:

Artículo 1

Oblígaciones generales

1) Las Partes en el presente Protocolo harán efectivas las disposiciones de:

a) los artículos del presente Protocolo; y

b) las reglas que figuran en el anexo del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones que se enuncian en el anexo del presente Protocolo.

2) Los artículos del presente Protocolo y las reglas del anexo del Convenio, a reserva de las modificaciones que se enuncian en el anexo del presente Protocolo, se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.

3) El anexo del presente Protocolo constituirá parte integrante del Protocolo y toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a su anexo.

Artículo 2

Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

a) Parte: es todo Estado respecto del cual el Protocolo haya entrado en vigor;

b) Buque pesquero o buque: es todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar;

c) Organización: es la Organización Marítima Internacional;

d) Secretario General: es el Secretario General de la Organización;

e) Administración: es el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;

f) Reglas: son las que figuran en el Anexo del Convenio, modificadas por el presente Protocolo.

Articulo 3

Ámbito de Aplicación

1) El presente Protocolo será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que

procesen sus propias capturas, que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

2) Las disposiciones del anexo no se aplicarán a los buques destinados exclusivamente:

a) al deporte o al recreo;

b) al procesamiento del pescado o de otros recursos vivos del mar;

c) a la investigación y a la formación de personal; o

d) al transporte de pescado.

3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del anexo se aplicarán a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros.

4) En el caso de que se prescriba en otro capítulo un límite de eslora superior a 24 (veinticuatro) metros por lo que respecta a la aplicación de ese capítulo, la Administración determinará qué reglas de dicho capítulo deben aplicarse, parcial o totalmente, a un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros, pero inferior al otro límite estipulado en dicho capítulo, que tenga derecho a enarbolar el pabellón de ese Estado, habida cuenta del tipo, tamaño y modalidad operativa de tal buque.

5) Las Partes procurarán establecer, con carácter prioritario, las normas uniformes que deberán aplicar las Administraciones a los buques pesqueros a que se refiere el párrafo 4) que operen en la misma región, habida cuenta de su modalidad operativa, del abrigo que ofrezca dicha región y de sus condiciones climáticas. Tales normas regionales uniformes serán notificadas a la Organización y ésta las distribuirá a las demás Partes para su información.

Articulo 4

Certificación y supervisión por el Estado rector del puerto

1) Todo buque que esté obligado a llevar un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, cuando se halle en un puerto de otra Parte, a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de esa Parte, en la medida en que el objeto de dicha supervisión sea verificar que el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas pertinentes es válido.

2) Si es válido, tal certificado será aceptado a menos que haya claros indicios para sospechar que la condición del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de dicho certificado o que el buque y su equipo no cumplen con lo dispuesto en las reglas pertinentes.

3) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo 2) o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la supervisión tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni para las personas a bordo.

4) Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que la realice informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Estas se notificarán también a los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados. Se pondrán en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.

5) Si la autoridad interesada del Estado rector del puerto no puede tomar las medidas indicadas en el párrafo 3), o si se ha autorizado al buque a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las Partes mencionadas en el párrafo 4) y a las autoridades del siguiente puerto de escala.

6) Cuando se realice una supervisión en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si como resultado de dicha supervisión el buque es indebidamente detenido o demorado, éste tendrá derecho a indemnización por toda pérdida o daño sufridos.

7) Con respecto a los buques de Estados no Partes en el presente Protocolo, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

Artículo 5

Fuerza mayor

1) Todo buque que no esté sujeto a las disposiciones del presente Protocolo, o no esté obligado a llevar un certificado ajustado a tales disposiciones al emprender un determinado viaje, no quedará sometido a ellas si por mal tiempo o cualquier otro motivo de

fuerza mayor se ve obligado a desviarse de la derrota prevista.

2) Las personas que se encuentren a bordo de un buque por motivos de fuerza mayor o a consecuencia de la obligación de transportar náufragos u otras personas, no serán tenidas en cuenta cuando se trate de determinar si son aplicables a ese buque las disposiciones del presente Protocolo.

Artículo 6

Comunicación de información

1) Las Partes facilitarán a la Organización:

a) el texto de las leyes, órdenes, decretos, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;

b) una lista de los organismos no gubernamentales autorizados para actuar en su nombre sobre cuestiones relativas al proyecto, construcción y equipo de buques de conformidad con las disposiciones del presente Protocolo; y

c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de las disposiciones del presente Protocolo.

2) La Organización notificará a las Partes la recepción de toda comunicación efectuada en cumplimiento del párrafo 1) a) y les hará llegar la información que le sea facilitada en virtud de lo dispuesto en los párrafos 1) b) y 1) c).

Articulo 7

Siniestros sufridos por buques pesqueros

1) Cada Parte dispondrá la investigación de todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Protocolo cuando considere que tal investigación puede contribuir a determinar los cambios que convendría introducir en el presente Protocolo.

2) Cada Parte facilitará a la Organización la información pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones para distribuirla a todas las Partes. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelará la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirá expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.

Articulo 8

Otros tratados e interpretación

Nada de lo dispuesto en el presente Protocolo prejuzgará las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes y futuras de cualquier Estado respecto del derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados de abanderamiento.

Artículo 9

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1) El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el primero de julio de mil novecientos noventa y tres hasta el treinta de junio de mil novecientos noventa y cuatro y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Todos los Estados podrán constituirse en Partes del presente Protocolo mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

3) Todo Estado que haya firmado el presente Protocolo sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o que haya depositado los instrumentos pertinentes de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, comunicará al Secretario General en el momento de depositar dicho instrumento y al final de cada año el número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros que tengan derecho a enarbolar el pabellón de dicho Estado.

Articulo 10

Entrada en vigor

1) El presente Protocolo entrará en vigor 12 (doce) meses después de la fecha en que por lo menos 15 (quince) Estados, que tengan como mínimo 14 000 (catorce mil) buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros en total, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los instrumentos pertinentes de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.

2) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente.

4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del artículo 11, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

Artículo 11

Enmiendas

1) El presente Protocolo podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos expuestos en este artículo.

2) Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

a) Toda enmienda propuesta por una Parte será dirigida al Secretario General y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes, por lo menos seis meses antes de su examen.

b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para su examen.

c) Las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.

d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2) c), (en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que al menos un tercio de las Partes estén presentes al efectuarse la votación.

e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) d) serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes.

f) i) Toda enmienda a un artículo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes.

ii) Toda enmienda al anexo se considerará aceptada:

aa) al término de dos años a partir de la fecha de aprobación; o

bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determina en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

No obstante, si dentro del plazo fijado, más de un tercio de las Partes, o bien un número de Partes cuyos buques pesqueros representen como mínimo el 65% (sesenta y cinco por ciento) del número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m (veinticuatro metros) de todas las Partes, comunica al Secretario General que pone una objeción a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

g) i) Toda enmienda a un artículo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la haya aceptado la Parte de que se trate.

ii) Toda enmienda al anexo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que hayan puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo previsto en el párrafo 2) f) ii) y no hayan retirado dicha objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de hacerla efectiva durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante un período más largo que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

3) Enmienda mediante una Conferencia:

a) A petición de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes

para examinar posibles enmiendas al presente Protocolo.

b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.

c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada, y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los párrafos 2) f) y 2) g), a condición de que las referencias que en dichos párrafos se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.

4) a) La Parte que acepte una enmienda al anexo cuando ésta ya haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo respecto de los certificados expedidos a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno haya puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) f) ii) del presente artículo y no haya retirado dicha objeción, pero sólo en la medida en que tales certificados guarden relación con los aspectos a que se refiera la enmienda de que se trate.

b) La Parte que acepte una enmienda al anexo cuando ésta ya haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo respecto de los certificados expedidos a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) g) ii) del presente artículo, haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de hacer efectiva dicha enmienda.

5) Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Protocolo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques respecto de los cuales, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente:

a) se haya colocado la quilla; o

b) haya comenzado una fase de la construcción que permita identificarla como propia de un determinado buque; o

c) haya comenzado una fase del montaje que suponga la utilización de cuando menos 50 (cincuenta) toneladas o un 1 % (uno por ciento) el total estimado de material estructural, si este valor es menor.

6) Toda declaración de aceptación o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

7) El Secretario General informará a todas las Partes acerca de las enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

Artículo 12

Denuncia

1) El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General.

3) La denuncia surtirá efecto 12 (doce) meses después de que el Secretario General haya recibido tal denuncia, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

Artículo 13

Depositario

1) El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Depositario").

2) El Depositario:

a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

i) cada nueva firma o depósito de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo, la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a los gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3) Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de

conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 14

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos serán igualmente auténticos.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, firman el presente Protocolo.

Hecho en Torremolinos el día dos de abril de mil novecientos noventa y tres.

Anexo

Modificaciones al anexo y a los apéndices del anexo del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

Reglas para la construcción y el equipo de los buques pesqueros

Capitulo I

Disposiciones Generales

Regla 1

Ámbito de aplicación

Se sustituye el texto actual de la regla 1 por el siguiente:

"Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones de este anexo serán aplicables a los buques nuevos."

Regla 2

Definiciones

Se incluye el texto actual de la regla 2, a reserva de las siguientes modificaciones.

La frase inicial del párrafo 1) se sustituye por la siguiente:

"1) Buque nuevo es un buque respecto del cual, en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o posteriormente:"

En el párrafo 1) b) se sustituye "del Convenio" por "del presente Protocolo".

En el párrafo 5), se sustituye "puntal mínimo por "puntal de trazado mínimo".

El párrafo 8) a) se sustituye por el siguiente:

"a) Puntal de trazado es la distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo en su intersección con el costado."

En el párrafo 8) b) y c), "el puntal" se sustituye por "el puntal de trazado".

Se añade el nuevo párrafo 9) siguiente:

"9) El puntal (D) es el puntal de trazado en el centro del buque."

La numeración de los actuales párrafos 9) a 21) pasa a ser 10) a 22).

Se suprimen los actuales párrafos 22) a 51).

Regla 3

Exenciones

Se incluye el texto actual de la regla 3 con la siguiente modificación.

El texto actual del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:

"2) Las exenciones de lo prescrito en el capítulo IX se indican en la regla IX/3, y las de lo prescrito en el capítulo X se indican en la regla X/2."

Regla 4

Equivalencias

El texto actual de la regla 4 se sustituye por el siguiente:

" 1) Cuando las presentes reglas estipulen la instalación o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material, dispositivo o aparato otro de tipo, o que se tome alguna disposición particular, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome cualquier otra disposición en dicho buque, si después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente, estima que los mencionados accesorio, material, dispositivo o aparato, de cierto tipo, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por las presentes reglas.

2) Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de cierto tipo, o la adopción de una disposición, comunicará a la Organización los correspondientes pormenores junto con un informe acerca de las pruebas que se hayan podido efectuar, y la Organización transmitirá estos datos a las demás Partes para conocimiento de sus funcionarios."

Regla 5

Reparaciones, reformas y modificaciones

Se incluye el texto actual de la regla 5.

Regla 6

Reconocimientos

El texto actual de la regla 6 se sustituye por el siguiente:

"1) Todo buque será objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

a) Un reconocimiento inicial inmediatamente antes de que el buque entre en servicio o antes de que el certificado exigido en virtud de la regla 7 haya sido expedido por primera vez.

El reconocimiento comprenderá una inspección completa de la estructura, estabilidad, maquinaria, disposición y materiales, incluidos el exterior del casco del buque y el interior y el exterior de las calderas y el equipo en la medida en que el buque esté sujeto a las disposiciones del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, protección contra incendios, sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, dispositivos y medios de salvamento, equipo de navegación de a bordo, publicaciones náuticas y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones del presente anexo. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todos los sentidos y que el buque está provisto de las luces y los medios de dar señales acústicas y de socorro que prescriben el presente anexo y el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar que esté en vigor. Cuando el buque lleve medios para el trasbordo del práctico, éstos serán también objeto de reconocimiento para garantizar que están en perfectas condiciones de uso y que satisfacen las pertinentes prescripciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que haya en vigor.

b) Reconocimientos periódicos, a los intervalos que se indican a continuación:

i) cada cuatro años respecto de la estructura, incluido el exterior del casco del buque, y las máquinas del buque a que se hace referencia en los capítulos II, III, IV, V y VI. Tal como se dispone en la regla 11 1), se podrá prolongar este intervalo un año más a condición de que el buque sea objeto de un reconocimiento interno o externo en la medida de lo razonable y factible;

ii) cada dos años respecto del equipo del buque a que se hace referencia en los capítulos II, III, IV, V, VI, VII y X; y iii) cada año respecto de las instalaciones radioeléctricas incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, y del radiogoniómetro del buque a que se hace referencia en los capítulos VII, IX y X.

Los reconocimientos periódicos se realizarán de modo que garanticen que todo lo mencionado en el apartado a) satisface plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo, que el equipo citado se encuentra en buen estado de funcionamiento y que la información relativa a la estabilidad está fácilmente disponible a bordo.

Cuando la validez del certificado expedido en virtud de las reglas 7 u 8 haya sido prorrogada de acuerdo con lo señalado en la regla 11) 2) ó 4), los intervalos que medien entre los reconocimientos se podrán prolongar en la medida correspondiente.

c) Además del reconocimiento periódico exigido en el apartado b) i), los reconocimientos intermedios respecto de la estructura y máquinas del buque a los intervalos especificados por la Administración. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación.

d) Los reconocimientos periódicos especificados en los apartados b) ii) y iii) y los reconocimientos intermedios especificados en el apartado c) se consignarán en el certificado a que se hace referencia en las reglas 7 u 8, según proceda.

2) a) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el apartado a) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) exigir la realización de reparaciones en el buque;

ii) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que haya a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan notificado a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpa hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que haya a bordo.

d) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

3) a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas que haya a bordo.

b) Una vez realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto que afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el patrón o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesada, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe."

Regla 7

El texto actual de la regla 7 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados

1) a) A todo buque que cumpla con las prescripciones aplicables del presente anexo se le expedirá, tras el reconocimiento correspondiente, un certificado llamado "Certificado internacional de seguridad para buque pesquero".

b) Cuando a un buque le sea concedida una exención acorde con lo dispuesto en el presente anexo, se le expedirá un certificado llamado "Certificado internacional de exención para buque pesquero", además del certificado prescrito en el apartado a).

2) Los certificados a que se hace referencia en el párrafo 1) serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizadas por la Administración. En todo caso la Administración será plenamente responsable de la expedición del certificado."

Regla 8

El actual texto de la regla 8 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados por otra de las Partes

1) Una Parte podrá, a petición de otra Parte, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las prescripciones del presente Anexo, expedir o autorizar que se expidan a este buque los certificados pertinentes y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrenden dichos certifi-

cados, de conformidad con lo dispuesto en el presente Anexo.

2) Se transmitirá lo antes posible a la Administración que haya hecho la petición una copia del certificado y otra del informe del reconocimiento.

3) En todo certificado así expedido constará que fue expedido a petición de la Administración que lo solicitó. Dicho certificado tendrá la misma fuerza legal y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 7."

Regla 9

El texto actual de la regla 9 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Modelos de los certificados e inventario del equipo

Los certificados y el inventario del equipo se redactarán conforme a los modelos que figuran en el apéndice. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas, a menos que la Administración considere que ello es innecesario teniendo en cuenta la zona donde opere el buque."

Regla 10

El texto actual de la regla 10 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Disponibilidad de los certificados

El certificado que se expida en virtud de lo dispuesto en las reglas 7 u 8 estará disponible a bordo para que pueda ser objeto de examen en cualquier momento."

Regla 11

El texto actual de la regla 11 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Duración y validez de los certificados

1) El Certificado internacional de seguridad para buque pesquero se expedirá para un periodo que no exceda de cuatro años y será prorrogable por un año como máximo, a reserva de que se realicen los reconocimientos periódicos e intermedios prescritos en la regla 6 1) b) y c), salvo en los casos señalados en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente regla. El periodo de validez del Certificado internacional de exención para buque pesquero no rebasará el del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

2) Si en la fecha en que expire su certificado o éste deje de ser válido, un buque no se encuentra en un puerto de la Parte cuyo pabellón ese buque tenga derecho a enarbolar, dicha Parte podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta un puerto de la mencionada Parte o hasta aquél en que haya de ser objeto de un reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se le haya concedido la prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue a un puerto de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de tal puerto sin haber obtenido un certificado nuevo.

4) Todo certificado que no haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.

5) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 7 u 8 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

a) si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en la regla 6;

b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas;

c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en la regla 6 3) a) y b). Si se produce un cambio entre Partes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes."

Capítulo II

Construcción, integridad de estanquidad y equipo

Regla 1

Construcción

Se incluye el texto actual de la regla 12 con la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 2 21)" en el párrafo 5) por "regla I/2 22)".

Regla 2

Puertas estancas

Se incluye el texto actual de la regla 13 con la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 12 3)" en el párrafo 1) por "regla 3)".

Regla 3

Se sustituye el texto actual de la regla 14 y su encabezamiento por lo siguiente:

"Integridad del casco

1) Las aberturas que den al exterior se podrán cerrar de modo que impidan la entrada de agua en el buque. Las aberturas de cubierta que puedan permanecer abiertas durante las faenas de pesca, normalmente estarán situadas cerca del eje longitudinal del buque. No obstante, la Administración podrá aprobar otros emplazamientos si considera que así no disminuirá la seguridad del buque.

2) Las compuertas de pesca de los arrastreros por la popa serán accionadas a motor y maniobrables desde cualquier posición que permita ver bien su funcionamiento."

Regla 4

Puertas estancas a la intemperie

Se incluye el texto actual de la regla 15 con la siguiente modificación:

Al final del párrafo l), se añade la frase siguiente:

“La Administración podrá, sin perjuicio para la seguridad de la tripulación, permitir que las puertas de las cámaras frigoríficas se abran desde un lado solamente, siempre que se instale un dispositivo de alarma adecuado para impedir que las personas queden atrapadas en el interior de las cámaras."

Regla 5

Escotillas cerradas con tapas de madera

Se incluye el texto actual de la regla 16.

Regla 6

Escotillas cerradas con tapas que no sean de madera

Se incluye el texto actual de la regla 17 con la siguiente modificación:

Se sustituye el párrafo 1) por el siguiente:

“1) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla será la indicada en la regla 5 l). Cuando la experiencia adquirida lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrá reducirse la altura de dichas brazolas, e incluso prescindirse de éstas, a condición de que ello no menoscabe la seguridad del buque. En tal caso, la abertura de las escotillas será la menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes y podrán quedar cerradas y aseguradas rápidamente, o con dispositivos igualmente eficaces a juicio de la Administración."

Regla 7

Aberturas del espacio de máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 18 con la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 15" en el párrafo 1) por "regla 4".

Regla 8

Otras aberturas en la cubierta

Se incluye el texto actual de la regla 19.

Regla 9

Ventiladores

Se incluye el texto actual de la regla 20.

Regla 10

Tubos de aireación

Se incluye el texto actual de la regla 21.

Regla 11

Dispositivos de sondeo

Se incluye el texto actual de la regla 22.

Regla 12

Portillos y ventanas

Se incluye el texto actual de la regla 23 con las siguientes modificaciones:

Se incluye el nuevo párrafo 3) siguiente:

"3) Los portillos situados a menos de 1 000 mm (mil milímetros) por encima de la máxima flotación de servicio serán de tipo fijo.”

Los párrafos existentes 3) a 5) pasan a ser 4) a 6), respectivamente.

En el párrafo que pasa a ser 4) se añade la siguiente frase:

“Los propensos a ser dañados por el arte de pesca estarán protegidos adecuadamente."

Regla 13

Tomas y descargas

Se incluye el texto actual de la regla 24 con la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 15" en el párrafo 1) por "regla 4".

Regla 14

Portas de desagüe

Se incluye el texto actual de la regla 25.

Regla 15

Equipo de fondeo y amarre

Se incluye el texto existente de la regla 26.

Capitulo III

Estabilidad Y navegabilidad

Regla 1

Generalidades

Se incluye el texto actual de la regla 27 junto con la correspondiente nota de pie de página y la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 33 por "regla 7".

Regla 2

Criterios de estabilidad

Se incluye el texto actual de la regla 28 con la siguiente modificación:

En el texto de la penúltima frase del párrafo 1) a), añádase "a la intemperie" después de "estanco".

Regla 3

Inundación de las bodegas de pescado

Se incluye el texto actual de la regla 29 con la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 28 1)" por "regla 2 1)".

Regla 4

Métodos especiales de pesca

Se incluye el texto actual de la regla 30 con la siguiente modificación:

Se sustituye la referencia a la "regla 28 1)" por "regla 2 1)".

Regla 5

Viento y balance intensos

Se incluye el texto actual de la regla 31.

Regla 6

Agua en cubierta

Se incluye el texto actual de la regla 32.

Regla 7

Condiciones operacionales

Se incluye el texto actual de la regla 33 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 1), al final de la frase, se sustituyen los dos puntos por una coma y se añade lo siguiente: "según proceda:".

Se sustituye el subpárrafo d) del párrafo 1) por lo siguiente:

"d) llegada al puerto de origen con un 10% (diez por ciento) de provisiones, combustible, etc., y una captura mínima, que normalmente será el 20% (veinte por ciento) de la captura completa pero que puede llegar al 40% (cuarenta por ciento), a condición de que la Administración quede satisfecha de que las modalidades operacionales justifican dicho valor”.

Se sustituye la referencia a la "regla 28" en el párrafo 2) por "regla 2", y en el párrafo 3), se sustituye la referencia a la "regla 34" por "regla 8".

Regla 8

Acumulación de hielo

Se incluye el texto actual de la regla 34.

Regla 9

Prueba de estabilidad

Se incluye el texto actual de la regla 35.

Regla 10

Información sobre estabilidad

Se incluye el texto actual de la regla 36.

Regla 11

Subdivisión de las bodegas de pescado con tablones amovibles

Se incluye el texto actual de la regla 37.

Regla 12

Altura de las amuras

Se incluye el texto actual de la regla 38.

Regla 13

Calado máximo de servicio admisible

Se incluye el texto actual de la regla 39.

Regla 14

Compartimentado y estabilidad con avería

Se incluye el texto actual de la regla 40.

Capitulo IV

Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de maquinas sin dotación permanente

Parte A – Generalidades

Regla 1

Se incluye el texto siguiente:

"Ambito de aplicación

Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 m (cuarenta y cinco metros)."

Regla 2

Se incluye el texto siguiente:

"Definiciones

1) Aparato de gobierno principal es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (caña o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesario para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.

2) Medios auxiliares de accionamiento del timón quiere decir el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal.

3) Servomotor del aparato de gobierno principal

a) en el caso de un aparato de gobierno eléctrico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;

b) en el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado;

c) en el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, es el motor impulsor y la bomba conectada a la que esté acoplado.

4) Velocidad máxima de servicio en marcha avante es la velocidad mayor que, de acuerdo con sus características de proyecto, el buque puede mantener navegando por la mar a su calado máximo de servicio admisible.

5) Velocidad máxima en marcha atrás es la velocidad que se estima que el buque puede alcanzar a su potencia máxima para ciar, de acuerdo con sus características de proyecto, a su calado máximo de servicio admisible.

6) Instalación de combustible es el equipo utilizado para preparar el combustible que alimenta las calderas, o el utilizado para preparar el combustible que alimenta motores de combustión interna; la expresión comprende las bombas, filtros y calentadores de combustible que funcionen a una presión de más de 0,18 (cero coma dieciocho) N/mm^2.

7) Condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad son las condiciones en las que el conjunto del buque y sus máquinas, servicios, medios principales y auxiliares de propulsión, aparato de gobierno y equipo correspondiente, ayudas destinadas a hacer segura la navegación y a limitar los riesgos de incendio e inundación, medios internos y externos de comunicación y emisión de señales, medios de evacuación y chigres para los botes de rescate, se hallan en perfecto estado de funcionamiento, junto con las condiciones que supone el mínimo de habitabilidad necesario para hacer confortable el buque.

8) Buque apagado es la condición en que se halla el buque cuando la planta propulsora principal, las calderas y la maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.

9) Cuadro de distribución principal es el cuadro de distribución alimentado directamente por la fuente de energía eléctrica principal y destinado a distribuir energía eléctrica.

10) Espacios de máquinas sin dotación permanente son los espacios en que van instaladas la máquina propulsora principal y las máquinas auxiliares, así como todas las fuentes de energía eléctrica principal, que no estén atendidos por la tripulación en todo momento, cualesquiera que sean las condiciones operacionales, incluidas las de ejecución de maniobras."

Regla 3

Generalidades

Se incluye el texto existente de la regla 41 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 7), se sustituye la referencia a las "reglas 54 a 56" por "reglas 16 a 18", respectivamente.

En el párrafo 8), la referencia a las "reglas 57 a 62" se sustituye por "reglas 19 a 24", la referencia a las "reglas 41 a 56" se sustituye por "reglas 3 a 18" y la refe-

rencia a las "reglas 63 a l05" se sustituye por "reglas 1 a 44", respectivamente.

Parte B Instalaciones de máquinas

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

"(Véase también la regla 3)”

Regla 4

Máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 42.

Regla 5

Marcha atrás

Se incluye el texto actual de la regla 43.

Regla 6

Calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías de vapor

Se incluye el texto actual de la regla 44.

Regla 7

Comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas

El texto actual de la regla 45 se sustituye por el siguiente:

“Se dispondrán dos medios distintos de comunicación entre la caseta de gobierno y la plataforma de mando del espacio de máquinas; uno de los cuales será un telégrafo de máquinas”

Regla 8

Control de la maquinaria propulsora desde la caseta de gobierno

Se incluye el texto actual de la regla 46 con las modificaciones siguientes:

En el párrafo 1) d), se suprime la última frase.

En el apartado 1) e) iii), la referencia a la "regla 42 5)" se sustituye por "regla 4 5)".

Regla 9

Sistemas de aire comprimido

Se incluye el texto actual de la regla 47.

Regla 10

Sistemas de combustible, aceite lubricante y otros aceites inflamables

Se incluye el texto actual de la regla 48 con la modificación siguiente:

La tercera frase del párrafo 2) se sustituye por la siguiente:

“Podrán utilizarse indicadores de vidrio de grosor suficiente y protegidos por una caja de metal, siempre que se instalen válvulas de cierre automático.”

Se añade el nuevo párrafo 12) siguiente:

"12) En los tanques del pique de proa no se transportará combustible, aceite lubricante ni otros aceites inflamables.”

Regla 11

Medios de bombeo de sentinas

Se incluye el texto actual de la regla 49 con la siguiente modificación:

A continuación del párrafo 2 b) se añade la frase siguiente:

“No obstante, el diámetro interno real del colector de sentina se podrá redondear al tamaño normalizado más próximo que resulte aceptable a juicio de la Administración.”

Regla 12

Protección contra el ruido

Se incluye el texto actual de la regla 50.

Regla 13

Aparato de gobierno

Se incluye el texto actual de la regla 51.

Regla 14

Alarma para maquinistas

Se incluye el texto actual de la regla 52.

Regla 15

Sistemas de refrigeración para conservación de las capturas

Se incluye el texto actual de la regla 53 con la siguiente modificación:

Los párrafos 1) y 2) se sustituyen por los siguientes:

" 1) Los sistemas de refrigeración se proyectarán, construirán, aprobarán e instalarán de forma que se tenga en cuenta la seguridad del sistema y también las emisiones de clorofluorocarbonos (CFC) o de cualquier otra sustancia que agote la capa de ozono procedentes del refrigerante en cantidades o concentraciones que puedan suponer un peligro para la salud humana o el medio ambiente, y serán satisfactorios a juicio de la Administración.

2) Los refrigerantes que se vayan a utilizar en los sistemas de refrigeración serán los que la Administración juzgue aceptables. En ningún caso, no obstante, se utilizarán como refrigerantes el cloruro de metilo o los CFC cuyo potencial de agotamiento de la capa de ozono sea superior al 5% (cinco por ciento) del CFC11.”

Parte C Instalaciones Eléctricas

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

“(Véase también la regla 3)”

Regla 16

Fuente de energía eléctrica principal

Se incluye el texto actual de la regla 54 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 1 b), la referencia a la "regla 41 6) a)" se sustituye por "regla 3 6) a)" y se suprime la última frase.

En el párrafo 1) c), la referencia a la "regla 41 6) a)" se sustituye por "regla 3 6) a)".

Regla 17

Fuente de energía eléctrica de emergencia

Se incluye el texto actual de la regla 55 con las siguientes modificaciones:

La frase introductoria del párrafo 2) se sustituye por la siguiente:

"2) Habida cuenta de las corrientes de arranque y la naturaleza transitoria de ciertas cargas, la fuente de energía de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente durante un mínimo de tres horas:"

Se incluye el nuevo párrafo 2 a) siguiente:

“a) la instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla IX/6 1) a) y b) y, si procede:

i) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla IX/8 1) a) y b) y en la regla IX/9 1) b) y c);

ii) la estación terrena de buque prescrita en la regla IX/9 1) a); y

iii) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en la regla IX/9 2) a) y b) y en la regla IX/10 1);"

En el párrafo 2), los actuales apartados a), b) y c) pasan a ser b), c) y d) respectivamente.

En el párrafo 4) b), la referencia a "los apartados a) y b) del párrafo 2)" se deberá modificar de modo que diga el "párrafo 2), b) y c)".

En la primera frase del párrafo 6), se suprimen las palabras ", exceptuadas las baterías que para los emisores y receptores de radio se instalen en los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros". En el mismo párrafo, se sustituye la penúltima frase por la siguiente:

“La disposición del cuadro de distribución de emergencia será tal que, en el caso de que falle la fuente principal de energía se establezca automáticamente la conexión con la fuente de emergencia."

Regla 18

Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

Se incluye el texto de la regla 56, a reserva de los cambios siguientes:

El párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

"4 a) Cuando se utilice un sistema de distribución primario o secundario, para la conducción de fuerza o para los servicios de calefacción o alumbrado, sin puesta a masa, se instalará un dispositivo para vigilar el nivel de aislamiento en relación a la masa.

b) Cuando el sistema de distribución se ajuste a lo dispuesto en el apartado a) y se utilice una tensión que exceda de 55 (cincuenta y cinco) V en corriente continua o de un valor eficaz de 55 (cincuenta y cinco) V entre los conductores, se instalará un dispositivo para vigilar continuamente el nivel de aislamiento en relación a la masa, que dé una indicación visual o acústica de todo valor de aislamiento anormalmente bajo.

c) Los sistemas de distribución que estén alimentados a una tensión que no exceda de 250 (doscientos cincuenta) V en corriente continua o de un valor eficaz de 250 (doscientos cincuenta) V entre los conductores y que tengan capacidad limitada, podrán cumplir con lo dispuesto en el apartado a), siempre que a juicio de la Administración sean satisfactorios.”

En el párrafo 6) a), la referencia a la "regla 51" se sustituye por "regla 13".

Parte D Espacios de máquinas sin dotación permanente

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

“(Véase también la regla 3)"

Regla 19

Seguridad contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 57 con las modificaciones siguientes:

En el párrafo 4), se suprime la última frase.

En el párrafo 8), la referencia a las "reglas 83 y 101" se sustituye por "reglas V/22 y V/40", respectivamente.

En el párrafo 10), la referencia a la "regla 62" se sustituye por "regla 24".

Regla 20

Protección contra la inundación

Se incluye el texto actual de la regla 58 con la siguiente modificación:

Se sustituye el párrafo 2) por el siguiente:

"2) Los mandos de toda válvula que esté conectada a una toma de mar, una descarga situada por debajo de la flotación o un sistema de inyección de sentina irán emplazados de modo que haya tiempo suficiente para poner en funcionamiento la válvula si entra agua en el espacio de que se trate."

Regla 21

Comunicaciones

Se incluye el texto actual de la regla 59 con la siguiente modificación:

La referencia a la "regla 45" se sustituye por "regla 7"

Regla 22

Sistema de alarma

Se incluye el texto actual de la regla 60 con la siguiente modificación:

El texto actual del párrafo 2) a), b) y c) se sustituye por el siguiente:

"a) El sistema será capaz de hacer sonar una alarma acústica en el espacio de máquinas e indicará visualmente en un emplazamiento adecuado cada una de las distintas alarmas que se produzcan.

b) El sistema estará conectado a los camarotes de los maquinistas, por medio de un conmutador selector que garantice la conexión con uno de dichos camarotes y a las salas de reunión de maquinistas que pueda haber. La Administración podrá autorizar instalaciones distintas, si ofrecen una seguridad equivalente.

c) Si, pasado el tiempo prudencial que fije la Administración, no se ha atendido el fallo señalado por una alarma, entrará en funcionamiento un dispositivo de alarma para los maquinistas y, en la caseta de gobierno, para el personal que esté de guardia."

Regla 23

Prescripciones especiales para las máquinas, calderas e instalaciones eléctricas

Se incluye el texto actual de la regla 61 con la siguiente modificación:

En el párrafo 3) c), la referencia a la "regla 60" se sustituye por la "regla 22".

Regla 24

Sistema de seguridad

Se incluye el texto actual de la regla 62.

Capitulo V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contraincendios

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

"(Véase también la regla IV/19)"

El título actual de la parte A se sustituye por el siguiente:

"Parte A Generalidades"

Regla 1

Generalidades

Se incluye el texto actual de la regla 63.

Regla 2

Se incluye el texto siguiente:

"Definiciones

1) Material incombustible es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para inflamarse cuando se le caliente a 750 (setecientos cincuenta) °C aproximadamente, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido. Cualquier otro material será considerado material combustible.

2) Ensayo estándar de exposición al fuego es aquel en que se someten muestras de mamparos o cubiertas, en un horno de pruebas, a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempotemperatura. La muestra tendrá una superficie expuesta de 4,65 (cuatro coma sesenta y cinco metros cuadrados) m^2 por lo menos y una altura (longitud, si se trata de una cubierta) de 2,44 (dos coma cuarenta y cuatro metros) m, guardará el mayor

parecido posible con la construcción prevista y tendrá, cuando resulte apropiado, una unión por lo menos. La curva estándar tiempotemperatura viene de por una curva continua que pasa por los siguientes puntos, cuyos valores se miden por encima de la temperatura inicial del horno:

al cabo de los 5 (cinco) primeros min:

556 (quinientos cincuenta y seis)°C

al cabo de los 10 (diez) primeros min:

659 (seiscientos cincuenta y nueve)°C

al cabo de los 15 (quince) primeros min:

718 (setecientos dieciocho)°C

al cabo de los 30 (treinta) primeros min:

821 (ochocientos veintiuno) °C

al cabo de los 60 (sesenta) primeros min:

925 (novecientos veinticinco)°C

3) Divisiones de clase 'A' son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

a) ser de acero o de otro material equivalente;

b) estar convenientemente reforzadas;

c) estar construidas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas hasta el final del ensayo estándar de exposición al fuego de una hora; y

d) estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 (ciento treinta y nueve) °C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 180 (ciento ochenta) °C por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "A60" 60 (sesenta) min

Clase "A30" 30 (treinta) min

Clase "Al5 15 (quince) min

Clase "AO" 0 (cero) min

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipo para asegurarse de que satisfacen las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

4) Divisiones de clase "B" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego;

b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 (ciento treinta y nueve) °C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 (doscientos veinticinco)°C por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "B15"15 (quince) min

Clase "BO" 0 (cero) min; y

c) ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en su construcción y montaje habrán de ser incombustibles, aun cuando se podrá autorizar el empleo de chapas combustibles a condición de que éstas satisfagan las pertinentes prescripciones del presente capítulo.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

5) Divisiones de clase "C" son las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisfagan las prescripciones relativas al paso del humo y de las llamas ni a la limitación de la elevación de temperatura. Se autorizará el empleo de chapas combustibles a condición de que satisfagan las otras prescripciones del presente capítulo.

6) Divisiones de clase "F" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego; y

b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 (ciento treinta y nueve) °C por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 (doscientos veinticinco)°C por encima de la temperatura inicial, hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

7) Cielos rasos o revestimientos continuos de clase "B" son los cielos rasos o revestimientos de clase "B" que terminan únicamente en una división de clase "A" o "B".

8) De acero o de otro material equivalente significa de acero o de cualquier material que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar procedente (v.g., una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).

9) Débil propagación de la llama indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido.

10) Espacios de alojamiento o alojamientos son los utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, oficios que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes.

11) Espacios públicos son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.

12) Espacios de servicio son los utilizados como cocinas, los oficios que contienen artefactos para cocinar, los armarios, los pañoles, los talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

13) Puestos de control son los espacios donde se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electrogenerador de emergencia, o donde está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

14) Espacios de categoría A para máquinas son los espacios y troncos de acceso a esos espacios que contienen motores de combustión interna utilizados:

a) para la propulsión principal; o

b) para otros fines si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 750 (setecientos cincuenta) kW,

o los que contienen una caldera alimentada con combustible líquido o una instalación de combustible líquido.

15) Espacios de máquinas son los espacios de categoría A para máquinas y todos los que contienen la maquinaria propulsora, calderas, instalaciones de combustible líquido, máquinas de vapor y de combustión interna, generadores, aparatos de gobierno, maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos."

Se incluye el siguiente título después de la regla 2:

"Parte B medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 60 (sesenta) metros"

Regla 3

Estructura

Se incluye el texto actual de la regla 64.

Regla 4

Mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio

Se incluye el texto actual de la regla 65 con la siguiente modificación:

En los párrafos 3) y 4), la referencia a la "regla 68" se sustituye por "regla 7".

Regla 5

Protección de troncos de escalera y de ascensor en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control

Se incluye el texto actual de la regla 66.

Regla 6

Puertas en divisiones pírorresistentes

Se incluye el texto actual de la regla 67.

Regla 7

Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas

Se incluye el texto actual de la regla 68, con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 2) b) iii), la referencia a "los párrafos 41) y 42) de la regla 2" se sustituye por "la regla 2 10) y 11)".

En el párrafo 2) b) vi), la referencia a la "regla 2 45)" se sustituye por "regla 2 14)".

En el párrafo 2 b) vii), la referencia a la "regla 2 46)" se sustituye por "regla 2 15)".

En la nota c de las tablas 1 y 2, la referencia a las "reglas 65 y 66" se sustituye por una referencia a las "reglas 4 y 5".

Después de la nota e se añade una nueva nota f en las tablas 1 y 2 que diga lo siguiente:

"[f] No será necesario instalar aislamiento contra el fuego si, a juicio de la Administración, el riesgo de incendio en los espacios de máquinas de la categoría 7) es pequeño o nulo."

En el párrafo 5), la referencia a la "regla 64 1)" se sustituye por una referencia la "regla 3 1)".

Regla 8

Detalles sobre la construcción

Se incluye el texto actual de la regla 69.

Regla 9

Sistemas de ventilación

Se incluye el texto actual de la regla 70 con la siguiente modificación:

Se suprime el párrafo 1), y los párrafos 2) a 6) pasan a ser 1) a 5), respectivamente.

Regla 10

Instalaciones de calefacción

Se incluye el texto actual de la regla 71 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 2), la referencia a la "regla 20" se sustituye por una referencia a la "regla II/9".

En el párrafo 4), la referencia a la "regla 73"Y se sustituye por una referencia a la "regla 12".

Regla 11

Cuestiones diversas

Se incluye el texto actual de la regla 72.

Regla 12

Almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas

Se incluye el texto actual de la regla 73.

Regla 13

Medios de evacuación

Se incluye el texto actual de la regla 74 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 1) d), añádase "y" después del punto y coma.

En el párrafo 1) e), sustitúyanse el punto y coma final y la palabra "y" por un punto.

Se suprime el párrafo 1) f)

Regla 14

Sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de incendios (Método IIF)

Se incluye el texto actual de la regla 75.

Regla 15

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (Método IIIF)

Se incluye el texto actual de la regla 76 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 4), "57 (cincuenta y siete) grados celsius" y '74 (setenta y cuatro) grados celsius" se sustituyen por "54 (cincuenta y cuatro) °C" y "78 (setenta y ocho) °C", respectivamente.

Regla 16

Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga con elevado riesgo de incendio

Se incluye el texto actual de la regla 77.

Regla 17

Bombas contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 78 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 3) b), la referencia a la "regla 80 2) a)" se sustituye por "regla 19 2) a)".

En el párrafo 4) c), la referencia a la "regla 55" se sustituye por "regla IV/17".

Regla 18

Colectores contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 79 con las modificaciones siguientes:

En el párrafo 1) a), la referencia a la "regla 80 2) a)" se sustituye por "regla 19 2) a)".

El párrafo 1) b) se sustituye por el siguiente:

"b) Los colectores contraincendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contra incendios."

En el párrafo 2) b), la referencia a la "regla 80 5)" se sustituye por "regla 19 5)".

Regla 19

Bocas, mangueras y lanzas contraincendios

Se incluye el texto existente de la regla 80 con la siguiente modificación:

En el párrafo 5 c), la referencia a la "regla 79 2) b) se sustituye por "regla 18 2) b)".

Regla 20

Extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 81 con la siguiente modificación:

En el párrafo 1) la expresión "14 (catorce) litros" se sustituye por '13,5 (trece coma cinco) l".

Regla 21

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

Se incluye el texto actual de la regla 82.

Regla 22

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 83 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 1) a) iii), suprímase “como, por ejemplo, bromoclorodifluormetano (BCF) o bromotrifluormetano (BTM)".

Se inserta el nuevo subpárrafo 1) b) siguiente:

"b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios.”

En el párrafo 1, apartados b), c) y d) pasan a ser c), d) y e), respectivamente.

En el nuevo párrafo 1) d), la expresión “136 (ciento treinta y seis) litros" se sustituye por “135 (ciento treinta y cinco) l".

En los párrafos 2) y 3) "375 (trescientos setenta y cinco) kilovatios" se sustituye por “750 (setecientos cincuenta) kW",

Regla 23

Conexión internacional a tierra

Se incluye el texto actual de la regla 84.

Regla 24

Equipos de bombero

Se incluye el texto actual de la regla 85.

Regla 25

Plano de lucha contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 86.

Regla 26

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 87.

Regla 27

Aceptación de equipo distinto del especificado

Se incluye el texto actual de la regla 88.

El encabezamiento actual de la parte B que se encuentra entre las reglas 27 y 28 se sustituye por el siguiente:

"Parte C Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual 0 (cero) superior a 45 (cuarenta y cinco) metros pero inferior a 60 (sesenta) metros"

Regla 28

Protección estructural contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 89 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo l), la referencia a la "regla 101 3)" se sustituye por una referencia a la "regla 40 3)".

Se añade, el nuevo párrafo 13) siguiente:

"13) No obstante lo prescrito en la presente regla, la Administración podrá aceptar divisiones de clase “AO" en lugar de divisiones de clase “B15" o "F”, habida cuenta de la cantidad de materiales combustibles utilizados en los espacios contiguos."

Regla 29

Sistemas de ventilación

Se incluye el texto actual de la regla 90 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo l), la referencia a la "regla 91 2)" se sustituye por una referencia a la "regla 30 2)".

En la segunda frase del párrafo 6) se suprime la expresión "irán dotados de parachispas y".

Al final del párrafo 6) se añade la siguiente frase:

"Sobre los orificios de admisión y de salida del sistema de ventilación se instalarán guardas de tela metálica para detener las chispas."

En el párrafo 8), la referencia a la "regla 70 2) b)" se sustituye por una referencia a la "regla 9 1) b)".

Regla 30

Instalaciones de calefacción

Se incluye el texto actual de la regla 91 con la siguiente modificación:

En el párrafo 2), la referencia a la "regla 20" se sustituye por una referencia a la "regla II/9".

Regla 31

Cuestiones diversas

Se incluye el texto de la regla 92.

Regla 32

Almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas

Se incluye el texto actual de la regla 93.

Regla 33

Medios de evacuación

Se incluye el texto actual de la regla 94 con las siguientes modificaciones:

El párrafo 1) d) se sustituye por el siguiente:

"d) el pasillo o la parte del pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá preferiblemente más de 2,5 (dos coma cinco) m de longitud y en ningún caso más de 5 (cinco)m.

Se suprime el párrafo 1) f).

Regla 34

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 95 con la siguiente modificación:

La referencia a la "regla 89 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 28 1)"

Regla 35

Bombas contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 96 con la siguiente modificación:

En el párrafo 10), la referencia a la "regla 98 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 37 1)".

Regla 36

Colectores contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 97 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo l), la referencia a la "regla 98 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 37 1)".

El párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

"4) Los colectores contraincendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contra incendios."

Regla 37

Bocas, mangueras y lanzas contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 98.

Regla 38

Extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 99 con la siguiente modificación:

En el párrafo l), “14 (catorce) litros” se sustituye por “13,5 (trece coma cinco)l”.

Regla 39

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

Se incluye el texto actual de la regla 100.

Regla 40

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 101 con la siguiente modificación:

En el párrafo 1) a), "375 (trescientos setenta y cinco) kilovatios" se sustituye por “750 (setecientos cincuenta) kW”.

En el párrafo 1) a) iii), se suprime "como por ejemplo, bromoclorodifluormetano (BCF) o bromotrifluormetano (BTM)".

Se inserta el nuevo subpárrafo 1) b) siguiente:

"b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios.”

El presente párrafo 1) b) pasa a ser 1) c).

Regla 41

Equipos de bombero

Se incluye el texto actual de la regla 102.

Regla 42

Plano de lucha contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 103.

Regla 43

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 104.

Regla 44

Aceptación de equipo distinto del especificado

Se incluye el texto actual de la regla 105.

Capítulo VI

Protección de la tripulación

Regla 1

Medidas generales de protección

Se incluye el texto actual de la regla 106.

Regla 2

Aberturas de cubierta

Se incluye el texto actual de la regla 107.

Regla 3

Amuradas, barandillas y otros medios de protección

Se incluye el texto actual de la regla 108.

Regla 4

Escaleras y escalas

Se incluye el texto actual de la regla 109.

Capítulo VII

Dispositivos de salvamento

El texto actual del capítulo VII (reglas 110 a 124) se sustituye por el siguiente:

"Parte A – Generalidades

Regla 1

Ámbito de aplicación

1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) m.

2) Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) m, si bien la Administración podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es posterior.

Regla 2

Definiciones

1) Puesta a flote por zafa automática es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta automáticamente del buque que se está hundiendo y queda lista para ser utilizada.

2) Puesta a flote por caída libre es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta con su asignación de personas y su equipo y cae al agua sin medios retardadores del descenso.

3) Dispositivo inflable es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que normalmente se guarda desinflado hasta el momento de prepararlo para utilizarlo.

4) Dispositivo inflado es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que se guarda inflado y listo para ser utilizado en todo momento.

5) Dispositivo o medio depuesta a flote es un dispositivo o medio por el que se traslada sin riesgos una embarcación de supervivencia o un bote de rescate desde su puesto de estiba al agua.

6) Dispositivo o medio de salvamento de carácter innovador es un dispositivo o medio de salvamento que reúne características nuevas no totalmente regidas por las disposiciones del presente capítulo, pero que depara un grado de seguridad igual o superior.

7) Bote de rescate es un bote proyectado para salvar a personas en peligro y reunir embarcaciones de supervivencia.

8) Material retrorreflectante es un material que refleja en dirección opuesta un haz de luz proyectado sobre él.

9) Embarcación de supervivencia es una embarcación con la que se puede preservar la vida de personas que están en peligro desde el momento en que abandonan el buque.

Regla 3

Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento

1) Salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 5) y 6), los dispositivos y medios de salvamento prescritos en el presente capítulo necesitarán la aprobación de la Administración.

2) Antes de dar su aprobación a dispositivos y medios de salvamento, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos y medios:

a) han sido objeto de pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización para comprobar que cumplen con lo prescrito en el presente capítulo, o

b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las que se especifican en dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

3) Antes de dar su aprobación a dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos o medios:

a) cumplen con normas de seguridad que al menos sean equivalentes a lo prescrito en el presente capítulo, y de que han sido evaluados y sometidos a pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización, o

b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a una evaluación y a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las de dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

4) Los procedimientos adoptados por la Administración para la aprobación comprenderán asimismo las condiciones con arreglo a las cuales continuará o se retirará la aprobación.

5) Antes de aceptar dispositivos y medios de salvamento que no hayan sido previamente aprobados por la Administración, ésta se cerciorará de que los dispositivos y medios de salvamento cumplen con lo prescrito en el presente capítulo.

6) Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo acerca de los cuales no figuren especificaciones detalladas en la parte C habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

Regla 4

Realización de pruebas durante la fabricación

La Administración exigirá que los dispositivos de salvamento sean sometidos durante su fabricación a las pruebas necesarias para que respondan a la misma norma que el prototipo aprobado.

Parte B Prescripciones relativas al buque

Regla 5

Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

1) Todo buque llevará como mínimo dos embarcaciones de supervivencia.

2) El número, la capacidad y el tipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate de los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco metros) m se ajustarán a lo siguiente:

a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta basta para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo.

Sin embargo, cuando el buque cumpla, en cuanto a compartimentado y a protección estructural contra incendios, con prescripciones que complementen lo estipulado en la regla III/14 y en el capítulo V, la Administración, si estima que una reducción del número de embarcaciones de supervivencia y de la capacidad de éstas no afectará a la seguridad, podrá permitir tal reducción, a condición de que la capacidad conjunta de las embarcaciones de supervivencia situadas a cada banda del buque baste para dar cabida al 50 (cincuenta por ciento) % como mínimo de las personas que haya a bordo. Además, se proveerán balsas salvavidas al menos para el 50 (cincuenta por ciento) % del total de personas que haya a bordo; y

b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve un bote salvavidas que cumpla con lo prescrito para un bote de rescate y que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.

3) Los buques de eslora inferior a 75 (setenta y cinco metros) m se ajustarán a lo siguiente:

a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo; y

b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve una embarcación de supervivencia adecuada que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.

4) En lugar de cumplir con las prescripciones de los párrafos 2) a) o 3) a), los buques podrán llevar uno o varios botes salvavidas que puedan ponerse a flote por caída libre por la popa del buque y cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al número total de personas que haya a bordo.

5) El número de botes salvavidas y de botes de rescate que se lleven en los buques será suficiente para que, haciendo posible que todas las personas que haya a bordo abandonen el buque, no sea necesario que cada bote salvavidas o de rescate concentre a más de nueve balsas.

6) Las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate cumplirán con las prescripciones aplicables a las reglas 17 a 23 inclusive.

Regla 6

Disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

1) Las embarcaciones de supervivencia deberán:

a) i) estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia;

ii) poder ser puestas a flote con seguridad y rapidez en las condiciones estipuladas en la regla 32 1) a); y

iii) poder ser recuperadas rápidamente, si además se ajustan a las prescripciones aplicables a los botes de rescate;

b) ir estibadas de modo que:

i) no impidan la concentración de personas en la cubierta de embarco;

ii) no se vea impedido su manejo inmediato;

iii) se pueda efectuar el embarco rápida y ordenadamente; y

iv) no se dificulte la utilización de ninguna otra de las embarcaciones de supervivencia.

2) Cuando la distancia entre la cubierta de embarco y la flotación en la condición de servicio con calado mínimo exceda de 4,5 m (cuatro coma cinco metros), las embarcaciones de supervivencia, exceptuadas las balsas salvavidas de zafa automática, se podrán poner a flote con pescante llevando a bordo la asignación completa de personas o irán provistas de medios de embarco equivalentes y aprobados.

3) Las embarcaciones de supervivencia y los dispositivos de puesta a flote se mantendrán en buenas condiciones de servicio, de modo que estén disponibles para empleo inmediato antes de que el buque salga de puerto y en todo momento mientras esté en la mar.

4) a) Las embarcaciones de supervivencia irán estibadas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

b) Cada bote salvavidas irá sujeto a su propio pescante o dispositivo de puesta a flote aprobado.

c) Las embarcaciones de supervivencia irán colocadas lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y servicio, estibadas en emplazamientos desde los cuales puedan ser arriadas sin riesgos, teniéndose muy en cuenta la distancia que debe separarlas de las hélices. Los botes salvavidas que vayan a arriarse por la banda del buque irán estibados teniendo en cuenta las partes muy salientes del casco, con objeto de garantizar que, dentro de lo posible, pueden ponerse a flote por la parte vertical del costado del buque. Si van colocados a proa se estibarán a popa del mamparo de colisión en un emplazamiento protegido, y a este respecto la Administración tomará especialmente en consideración la resistencia de los pescantes.

d) El método de puesta a flote y recuperación del bote de rescate será aprobado teniendo en cuenta el peso del bote incluido su equipo y el número de personas que esté autorizado a llevar según lo estipulado en las reglas 23 1) b) ii) y 23 1) c), la construcción y las dimensiones del mismo y el puesto de estiba que ocupe con respecto a la flotación del buque estando éste en su condición de calado mínimo de servicio. En todo caso, cada bote de rescate que vaya estibado a una altura de más de 4,5 m (cuatro coma cinco metros) por encima de la flotación del buque, estando éste en su condición de calado mínimo de servicio, irá provisto de medios aprobados de puesta a flote y recuperación.

e) Los dispositivos de puesta a flote y de embarco habrán de cumplir con las prescripciones de la regla 32.

f) i) Las balsas salvavidas irán estibadas de manera que estén fácilmente disponibles en caso de emergencia y que puedan soltarse y flotar libremente, inflarse y zafarse del buque si éste se hunde. Sin embargo, no será necesario que las balsas salvavidas de pescante sean de zafa automática.

ii) Las trincas, si se utilizan, irán provistas de un sistema de destrinca automática (hidrostática) de un tipo aprobado.

g) La Administración, si está satisfecha de que las características de la construcción del buque y el método de pesca pueden hacer que la aplicación de determinadas disposiciones de este párrafo resulte irrazonable e irrealizable, podrá aceptar atenuaciones en el rigor de tales disposiciones siempre que el buque esté provisto de otros medios de puesta a flote y recuperación que sean aptos para el servicio a que estén destinados. La Administración que haya autorizado otros medios de puesta a flote y recuperación con arreglo a este subpárrafo comunicará a la Organización los detalles de tales medios para darlos a conocer a otras Partes.

Regla 7

Embarco en las embarcaciones de supervivencia

Para efectuar el embarco en las embarcaciones de supervivencia se proveerán medios adecuados, entre otros:

a) por lo menos una escala, u otro medio aprobado, a cada banda del buque, que permita llegar a las embarcaciones de supervivencia cuando éstas estén a flote, salvo en los casos en que la Administración estime que la distancia desde el punto de embarco hasta la embarcación de supervivencia puesta a flote es tal que no se necesita dicha escala;

b) medios para iluminar tanto los emplazamientos de estiba de las embarcaciones de supervivencia y sus dispositivos de puesta a flote durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual vayan a ser puestas a flote, hasta que haya terminado dicha operación, con la energía eléctrica suministrada por la fuente de emergencia que exige la regla IV/17;

c) medios para avisar a todas las personas que se encuentren a bordo de que el buque está a punto de ser abandonado; y

d) medios para evitar que las descargas de agua vayan a parar a las embarcaciones de supervivencia.

Regla 8

Chalecos salvavidas

1) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo se llevará un chaleco salvavidas de tipo aprobado que cumpla con las prescripciones de la regla 24.

2) Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y el emplazamiento estará claramente indicado.

Regla 9

Trajes de inmersión y ayudas térmicas

1) A cada una de las personas asignadas para tripular el bote de rescate se le suministrará un traje de inmersión aprobado de tamaño apropiado que cumpla con lo prescrito en la regla 25.

2) Todo buque que cumpla con lo prescrito en la regla 5 2) y 3) llevará un traje de inmersión que cumpla con lo prescrito en la regla 25 para cada una de las personas que haya a bordo, que no disponga de un sitio en:

a) un bote salvavidas; o

b) una balsa salvavidas de pescante; o

c) una balsa salvavidas arriada por dispositivos equivalentes, para subir a la cual no sea necesario entrar en el agua.

3) Además de lo prescrito en el párrafo 2) a), los buques llevarán por cada bote salvavidas tres trajes de inmersión como mínimo que cumplan con lo prescrito en la regla 25.

Además de las ayudas térmicas prescritas en la regla 17 8) xxxi), los buques llevarán ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26 para las personas que dispongan de un sitio en los botes salvavidas y que no estén provistas de trajes de inmersión.

Estos trajes de inmersión y ayudas térmicas no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

4) Las prescripciones de los párrafos 2) y 3) supra no son aplicables a los buques que operen continuamente en zonas de clima cálido donde a juicio de la Administración no sean necesarios los trajes de inmersión ni las ayudas térmicas.

5) Para cumplir lo prescrito en el párrafo 1) se podrán utilizar los trajes de inmersión prescritos en los párrafos 2) y 3).

Regla 10

Aros salvavidas

1) Se proveerá como mínimo el número siguiente de aros salvavidas que cumplan con lo prescrito en la regla 27 1):

a) ocho aros salvavidas en los buques de eslora igual o superior a 75 m (setenta y cinco metros);

b) seis aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 75 m (setenta y cinco metros).

2) Por lo menos la mitad de los aros salvavidas a que se hace referencia en el párrafo 1) irán provistos de luces de encendido automático que cumplan con lo prescrito en la regla 27 2).

3) Al menos dos de los aros salvavidas provistos de luces de encendido automático conforme al párrafo 2) llevarán señales fumígenas de funcionamiento automático que cumplan con lo prescrito en la regla 27 3) y, si es practicable, que puedan soltarse rápidamente desde el puente de navegación.

4) A cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante que cumpla con lo prescrito en la regla 27 4), de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o a 30 m (treinta metros) , si este valor es superior. Tales aros salvavidas no llevarán luces de encendido automático.

5) Todos los aros salvavidas estarán emplazados de modo que las personas a bordo puedan alcanzarlos fácilmente, se les podrá lanzar siempre con rapidez y no irán permanentemente sujetos.

Regla 11

Aparatos lanzacabos

Todo buque llevará un aparato lanzacabos de tipo aprobado que cumpla con lo prescrito en la regla 28.

Regla 12

Señales de socorro

1) Todo buque irá provisto, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, de medíos para hacer señales de socorro eficaces tanto de día como de noche, incluidos como mínimo 12 (doce) cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29.

2) Las señales de socorro serán de un tipo aprobado. Irán emplazadas de modo que sean fácilmente accesibles, y su posición quedará claramente indicada.

Regla 13

Dispositivos radioeléctricos de salvamento

1) Se proveerán en todo buque por lo menos tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas. Dichos aparatos se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización. Si se equipa una embarcación de supervivencia con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas, éste deberá ajustarse a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.

2) Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la Organización podrán ser aceptados por la Administración hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve o hasta la entrada en vigor del presente Protocolo, si esta fecha es posterior, a condición de que la Administración juzgue que son compatibles con aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.

Regla 14

Respondedores de radar

En cada banda de todo buque se llevará por lo menos un respondedor de radar. Dichos respondedores de radar se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización. Los respondedores de radar irán estibados en lugares desde los que se puedan colocar rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia. De otro modo, se estibará un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.

Regla 15

Materiales retrorreflectantes para los dispositivos de salvamento

Todas las embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, chalecos salvavidas y aros salvavidas irán provistos de materiales retrorreflectantes con arreglo a las recomendaciones de la Organización.

Regla 16

Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección

1) Disponibilidad operacional

Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, todos los dispositivos de salvamento habrán de estar en buenas condiciones de servicio y disponibles para su utilización inmediata.

2) Mantenimiento

a) Se dispondrá de instrucciones aprobadas por la Administración para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento, y se realizarán las operaciones de mantenimiento de acuerdo con ellas.

b) En lugar de las instrucciones prescritas en el apartado a), la Administración podrá aceptar un programa de mantenimiento planificado.

3) Mantenimiento de las tiras

Las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se invertirán a intervalos que no excedan de 30 (treinta) meses de modo que sus extremos queden cambiados, y se renovarán cuando su deterioro haga esto necesario o a intervalos que no excedan de 5 (cinco) años, si este plazo es más corto.

4) Piezas de respeto y equipo de reparación

Se proveerán piezas de respeto y equipo de reparación para los dispositivos de salvamento y los componentes de éstos sometidos a intenso desgaste o deterioro y que hayan de ser sustituidos periódicamente.

5) Inspección semanal

Semanalmente se efectuarán las pruebas e inspecciones siguientes:

a) todas las embarcaciones de supervivencia y todos los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote serán objeto de inspección visual a fin de verificar que están listos para ser utilizados;

b) se harán funcionar en marcha avante y en marcha atrás todos los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate durante un periodo total mínimo de 3 (tres) minutos, a condición de que la temperatura ambiente sea superior a la temperatura mínima necesaria para poner en marcha el motor;

c) se probará el sistema de alarma general de emergencia.

6) Inspecciones mensuales

Todos los meses se efectuará una inspección de los dispositivos de salvamento, incluido el equipo de los botes salvavidas, utilizando una lista de comprobaciones, a fin de verificar que están completos y en buen estado. En el diario de navegación se incluirá el informe correspondiente a la inspección.

7) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de las balsas salvavidas inflables, los chalecos salvavidas inflables y los botes de rescate inflados

a) Cada balsa salvavidas y cada chaleco salvavidas inflables serán objeto de un servicio:

i) a intervalos que no excedan de 12 (doce) meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable, la Administración podrá ampliar este periodo a 17 (diecisiete) meses;

ii) en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

b) Todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los botes de rescate inflados se realizarán de conformidad con las instrucciones facilitadas por el fabricante. Las reparaciones de emergencia podrán realizarse a bordo del buque, pero las reparaciones definitivas se efectuarán en una estación de servicio aprobada.

8) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de dispositivos de destrinca hidrostática

Las unidades desechables de destrinca hidrostática se sustituirán al caducar su fecha de expiración. Si no son desechables, los dispositivos de destrinca hidrostática serán objeto de un servicio:

i) a intervalos que no excedan de 12 (doce) meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable la Administración podrá ampliar este periodo a 17 (diecisiete) meses;

ii) en una estación de servicio que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

9) En los casos en que la naturaleza de las operaciones de pesca del buque dificulte el cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 7) y 8), la Administración podrá permitir que se amplíen a 24 (veinticuatro) meses los intervalos entre servicios de mantenimiento, a condición de que considere que tales dispositivos han sido fabricados e instalados de manera que su estado seguirá siendo satisfactorio hasta el próximo servicio.

Parte C Prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento

Regla 17

Prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas

1) Construcción de los botes salvavidas

a) Todos los botes salvavidas estarán bien construidos y su forma y proporciones serán tales que les den una firme estabilidad en mar encrespada y suficiente francobordo cuando estén cargados con su asignación completa de personas y su equipo. Todos los botes salvavidas tendrán casco rígido y podrán mantener una estabilidad positiva cuando, hallándose adrizados en aguas tranquilas y cargados con su asignación completa de personas y su equipo, estén perforados en un punto cualquiera situado por debajo de la flotación, suponiendo que no se haya producido pérdida de material de flotabilidad ni otras averías.

b) Todos los botes salvavidas tendrán la resistencia necesaria para que sea posible arriarlos sin riesgos al agua con su asignación completa de personas y su equipo.

c) Los cascos y capotas integrales rígidas serán pirorretardantes o incombustibles.

d) Para sentarse habrá bancadas, bancos o asientos fijos instalados al nivel más bajo posible en el bote salvavidas y construidos de modo que en ellos se pueda acomodar al número de personas, cada una de ellas con un peso de 100 kg (cien kilogramos), para el que se proveen plazas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 2) b) ii).

e) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar una carga, sin que al retirar ésta se produzca deformación residual, igual a:

i) 1,25 (uno coma veinticinco) veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de botes de casco metálico; o

ii) dos veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de los demás botes.

f) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar, cargado con su asignación completa de personas y su equipo y, cuando proceda, sus patines o defensas colocados, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 (tres coma cinco) m/s, así como una caída al agua desde una altura mínima de 3 m (tres metros).

g) La distancia vertical entre la superficie del piso y el interior de la envuelta o de la capota abatible será, en más del 50% (cincuenta por ciento) del área del piso:

i) al menos de 1,3 m (uno coma tres metros), en el caso de un bote autorizado a llevar 9 (nueve) personas o menos;

ii) al menos de 1,7 m (uno coma siete metros) en el caso de un bote autorizado a llevar 24 (veinticuatro) personas o más;

iii) al menos la distancia que se obtenga por interpolación lineal entre 1,3 m (uno coma tres metros) y 1,7 m (uno coma siete metros), en el caso de un bote autorizado a llevar de 9 (nueve) a 24 (veinticuatro) personas.

2) Capacidad de transporte de los botes salvavidas

a) No se aprobará ningún bote salvavidas destinado a llevar más de 150 (ciento cincuenta) personas.

b) El número de personas que un bote salvavidas esté autorizado a llevar será igual al menor de los dos números siguientes:

i) el número de personas que, con una masa media de 75 kg (setenta y cinco kilogramos) , todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas en posición normal sin dificultar el funcionamiento de los medios de propulsión ni el manejo del equipo del bote salvavidas; o

ii) el número de plazas que permita obtener la disposición para asientos de la figura 1. Las configuraciones pueden solaparse tal como se indica, a condición de que se instalen apoyapiés, haya espacio suficiente para las piernas y la separación vertical entre los asientos superior e inferior sea por lo menos de 350 mm (trescientos cincuenta milímetros)

c) Cada asiento estará claramente indicado en el bote salvavidas.

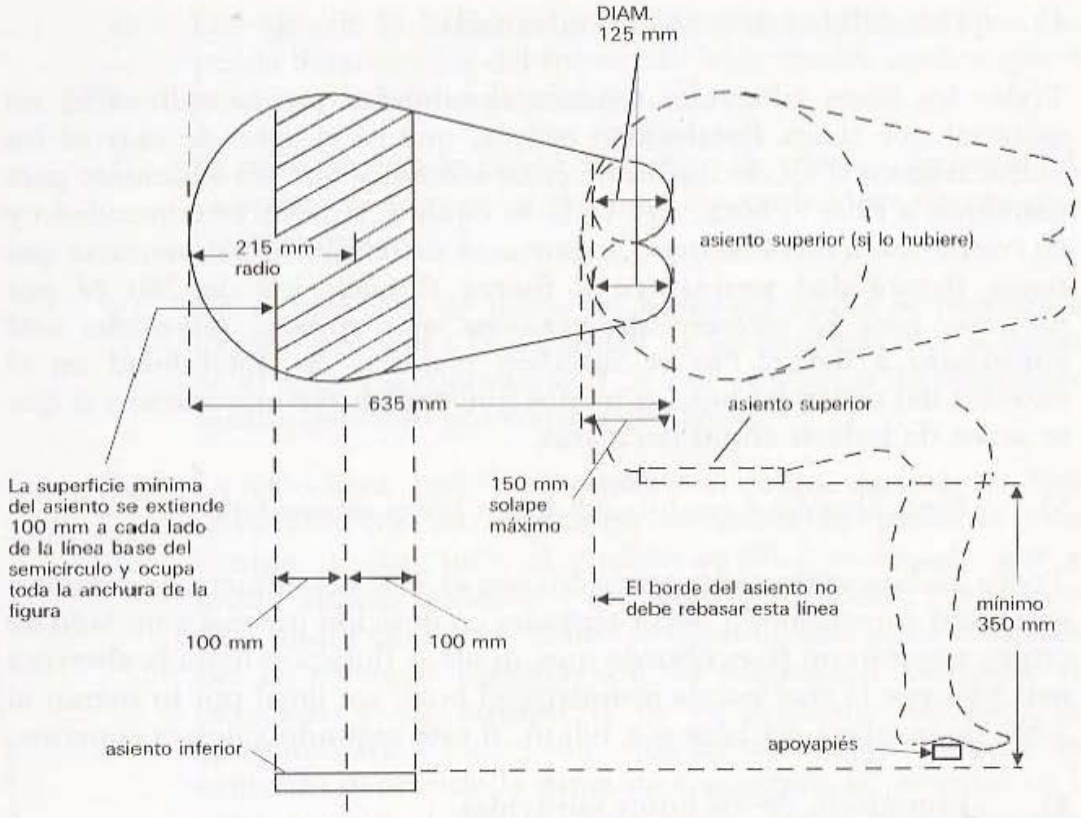

DIAM.
125 mm
215 mm
radio
asiento superior (si lo hubiere)
635 mm
asiento superior
La superficie mínima del asiento se extiende 100 mm a cada lado de la línea base del semicírculo y ocupa toda la anchura de la figura
150 mm
solape
máximo
El borde del asiento no debe rebasar esta línea
mínimo
350 mm
100 mm
100 mm
asiento inferior
apoyapiés

Figura 1

3) Acceso a los botes salvavidas

a) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en él en no más de 3 (tres) minutos a partir del momento en que se dé la orden de embarco. Asimismo será posible efectuar el desembarco rápidamente.

b) Los botes salvavidas tendrán una escala de embarco que pueda utilizarse a una u otra banda y que permita a personas que estén en el agua subir a bordo. El peldaño inferior de la escala estará situado a no menos de 0,4 m (cero coma cuatro) por debajo de la flotación mínima del bote.

c) El bote salvavidas estará dispuesto de modo que permita trasladar a bordo del mismo a personas imposibilitadas, bien desde el agua, bien en camilla.

d) El acabado de todas las superficies sobre las cuales los ocupantes puedan tener que andar será antideslizante.

4) Flotabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas tendrán flotabilidad propia o llevarán un material que tenga flotabilidad propia, que ni el agua de mar ni los hidrocarburos o los derivados de éstos afecten y que sea suficiente para mantener a flote el bote, con todo su equipo, aunque esté inundado y en comunicación con la mar. Se proveerá material complementario que tenga flotabilidad propia, cuya fuerza flotante sea de 280 (doscientos ochenta) N por persona, para el número de personas que el bote salvavidas esté autorizado a llevar. No se instalará material de flotabilidad en el exterior del casco del bote, a menos que constituya una adición al que se acaba de indicar como necesario.

5) Francobordo y estabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas, cargados con el 50% (cincuenta por ciento) del número de personas que estén autorizados a llevar sentadas en posición normal a un lado de crujía, tendrán un francobordo que, desde la flotación hasta la abertura más baja por la cual pueda inundarse el bote, sea igual por lo menos al 1,5% (uno coma cinco por ciento) de la eslora del bote o a 100 m (cien metros), si este segundo valor es superior.

6) Propulsión de los botes salvavidas

a) Todo bote salvavidas llevará a fines de propulsión un motor de encendido por compresión. En ningún bote salvavidas se utilizará un motor cuyo combustible tenga un punto de inflamación igual o inferior a 43 (cuarenta y tres) °C (prueba en vaso cerrado).

b) El motor irá provisto de un sistema manual de arranque o de un sistema de arranque mecánico con dos fuentes de energía independientes y recargables. También se proveerán todas las ayudas necesarias para el arranque. Los sistemas de arranque y las ayudas para el arranque pondrán en marcha el motor a una temperatura ambiente de 15 (menos quince) °C en no más de 2 min (dos minutos) a partir del momento en que comiencen las operaciones de arranque, a menos que a juicio de la Administración, teniendo en cuenta los viajes concretos a que constantemente esté destinado el buque en que vaya el bote salvavidas, la temperatura apropiada sea otra. Los sistemas de arranque no habrán de estar entorpecidos por el capó del motor, las bancadas del bote ni otros obstáculos.

c) El motor podrá funcionar por lo menos durante 5 min (cinco minutos) después del arranque en frío con el bote fuera del agua.

d) El motor podrá funcionar con el bote salvavidas inundado hasta el eje longitudinal del cigüeñal.

e) Los ejes de la hélice estarán dispuestos de modo que ésta pueda desacoplarse del motor. El bote tendrá medios que le permitan ir avante y atrás.

f) El tubo de escape estará dispuesto de modo que impida la penetración de agua en el motor en condiciones normales de funcionamiento.

g) En el proyecto de todos los botes salvavidas se prestará la debida atención a la seguridad de las personas que se hallen en el agua y a la posibilidad de que el sistema de propulsión resulte averiado por objetos flotantes.

h) La velocidad avante en aguas tranquilas, cargado el bote salvavidas con su asignación completa de personas y su equipo, y con todo el equipo auxiliar accionado por el motor funcionando, será al menos de 6 (seis) nudos, y al menos de 2 (dos) nudos cuando se halle remolcando una balsa salvavidas de 25 (veinticinco) personas cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto. Se aprovisionará combustible suficiente, apropiado para ser utilizado dentro de la gama de temperaturas previstas en la zona en que el buque opere, para que el bote salvavidas completamente cargado marche a 6 (seis) nudos durante un periodo no inferior a 24 (veinticuatro) h.

i) El motor del bote salvavidas, la transmisión y los accesorios del motor irán cubiertos por un capó pirorretardante u otros medíos adecuados que ofrezcan una protección análoga.

Tales medios impedirán también que las personas tropiecen accidentalmente con las piezas calientes o móviles y protegerán al motor de los agentes atmosféricos y de los efectos del mar. Se proveerán los medios adecuados para reducir el ruido del motor. Las baterías de arranque irán en

cajas que formen un cierre estanco alrededor del fondo y de los costados de las baterías. Estas cajas llevarán una tapa bien ajustada, provista de lo necesario para dar salida a los gases.

j) El motor del bote salvavidas y sus accesorios estarán proyectados con miras a limitar las emisiones electromagnéticas, de modo que no haya interferencias entre el funcionamiento del motor y el de los dispositivos radioeléctricos de salvamento utilizados en el bote.

k) Se instalarán medios con los que recargar todas las baterías que haya para el arranque del motor y para la instalación radioeléctrica y los proyectores. Las baterías de la instalación radioeléctrica no se utilizarán como alimentadores de energía para el arranque del motor. Se instalarán medios que permitan recargar las baterías de los botes salvavidas utilizando la fuente de energía del buque, a una tensión que no exceda de 55 (cincuenta y cinco) voltios, y que puedan desconectarse en los puestos de embarco en los botes.

l) En un punto bien visible, próximo a los mandos de arranque del motor, se fijarán instrucciones, con caracteres hidrorresistentes, para el arranque y el manejo del motor.

7) Accesorios de los botes salvavidas

a) Todos los botes salvavidas irán provistos al menos de una válvula de desagüe, instalada cerca del punto más bajo del casco, que se abra automáticamente para dar salida al agua del casco cuando el bote no esté a flote y que se cierre automáticamente para impedir la entrada de agua cuando el bote esté a flote. Cada válvula de desagüe irá provista de un capuchón o un tapón que permita cerrarla, unido al bote con una piola, una cadena u otro medio adecuado. Las válvulas de desagüe serán fácilmente accesibles desde el interior del bote y su posición estará indicada claramente.

b) Todos los botes salvavidas irán provistos de un timón y de una caña de timón. Cuando se provea asimismo una rueda u otro mecanismo de gobierno a distancia, con la caña se podrá controlar el timón si falla el mecanismo de gobierno. El timón irá sujeto permanentemente al bote salvavidas. La caña del timón estará permanentemente instalada en la mecha del timón o unida a ésta; no obstante, si el bote salvavidas lleva un mecanismo de gobierno a distancia, dicha caña podrá ser desmontable e ir estibada en lugar seguro cerca de la mecha. El timón y la caña estarán dispuestos de manera que el funcionamiento del mecanismo de suelta o de la hélice no pueda dañarlos.

c) Salvo en las proximidades del timón y la hélice, habrá una guirnalda salvavidas flotante alrededor del perímetro exterior del bote.

d) Los botes salvavidas que no puedan autoadrizarse si zozobran llevarán asideros adecuados en la parte inferior del casco que permitan a las personas agarrarse. Los asideros irán fijados al bote salvavidas de tal modo que, cuando reciban un golpe que pueda desprenderlos del bote, se desprendan sin causar daños a éste.

e) Todos los botes salvavidas irán provistos de compartimientos o taquillas estancos suficientes para estibar los pequeños componentes del equipo, el agua y las provisiones que se prescriben en ,el párrafo 8). Se proveerán medios para guardar el agua de lluvia recogida.

f) Todo bote salvavidas que haya de ser puesto a flote por medio de una o varias tiras irá provisto de un mecanismo de suelta que cumpla con las siguientes prescripciones:

i) El mecanismo estará dispuesto de modo que todos los ganchos se suelten simultáneamente.

ii) El mecanismo tendrá dos modalidades de suelta, a saber: 1) una modalidad de suelta normal, por la cual soltará el bote cuando éste esté a flote o cuando los ganchos ya no sostengan carga;

2) una modalidad de suelta con carga, por la cual soltará el bote cuando los ganchos sostengan carga. Para esta modalidad los medios estarán dispuestos de manera que el mecanismo suelte el bote en cualquier condición de carga, desde la de carga nula con el bote a flote hasta la de una carga que sea igual a 1,1 (uno coma uno) veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y su equipo. Esta modalidad de suelta estará protegida contra la posibilidad de que accidental o prematuramente se haga uso de ella.

iii) El mando del mecanismo de suelta irá claramente marcado con un color que haga contraste con las inmediaciones.

iv) El mecanismo estará proyectado con un factor de seguridad de 6 (seis) con respecto a la resistencia a la rotura de los materiales utilizados, suponiendo que la masa del bote salvavidas esté distribuida por igual entre las tiras.

g) Todo bote salvavidas irá provisto de un mecanismo de suelta que libere la boza de proa cuando esté sometida a tensión.

h) Todo bote salvavidas que esté equipado con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas cuya antena vaya montada por separado estará provisto de medios para emplazar y sujetar eficazmente la antena en la posición de funcionamiento.

i) Los botes salvavidas destinados a ser puestos a flote por el costado del buque llevarán los patines y las defensas necesarios para facilitar la puesta a flote y evitar daños al bote.

j) En la parte superior de la capota rígida o de la envuelta del bote habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2(dos) millas durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minutos durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 (doce) horas.

k) Se instalará un farol o una lámpara dentro del bote salvavidas que dé iluminación durante 12 (doce) horas por lo menos para que puedan leerse las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo; no obstante, no se permitirán faroles de petróleo para este fin.

1) Salvo disposición expresa en otro sentido, todo bote salvavidas irá provisto de medios eficaces de achique o será de achique automático.

m) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que tenga visibilidad adecuada a proa, a popa y a ambos costados, desde los puestos de mando y de gobierno, para efectuar sin riesgos la puesta a flote y las maniobras.

8) Equipo de los botes salvavidas

Todos los artículos que forman el equipo del bote salvavidas, ya estén prescritos en el presente párrafo o en otro lugar del presente capítulo, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de abandono del buque. Todos los artículos que forman el equipo del bote serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta. Salvo disposición en otro sentido, el equipo normal de todo bote salvavidas será el siguiente:

i) remos flotantes en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;

ii) dos bicheros;

iii) un achicador flotante y dos baldes;

iv) un manual de supervivencia;

v) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación; en todo bote salvavidas totalmente cerrado la bitácora estará instalada permanentemente en el puesto de gobierno; en cualquier otro bote salvavidas irá provista de medios de montaje adecuados;

vi) un ancla flotante de tamaño adecuado que lleve una estacha resistente a las socolladas y un cabo guía que se pueda asir firmemente cuando esté mojado. El ancla flotante, la estacha y el cabo guía tendrán la resistencia suficiente cualquiera que sea el estado de la mar;

vii) dos bozas de resistencia adecuada cuya longitud sea igual a dos veces por lo menos la distancia que haya desde la posición de estiba del bote salvavidas hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o a 15 (quince) metros, si esta segunda magnitud es mayor; una de las bozas, unida al dispositivo de suelta que prescribe el párrafo 7) g), irá emplazada en el extremo de proa del bote y la otra irá firmemente sujeta en la proa o cerca de ésta, lista para ser utilizada;

viii) dos hachuelas, una a cada extremo del bote;

ix) recipientes estancos con 3 (tres) litros de agua dulce por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; de esa cantidad, 1 litro por persona podrá sustituirse por un aparato desalinizador aprobado que pueda producir un volumen igual de agua dulce en 2 (dos) días;

x) una liara inoxidable con su piola;

xi) un vaso graduado inoxidable para beber;

xii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10 000 (diez mil) kJ por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;

xiii) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29;

xiv) seis bengalas de mano que cumplan con lo prescrito en la regla 30;

xv) dos señales fumígenas flotantes que cumplan con lo prescrito en la regla 31;

xvi) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;

xvii) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;

xviii) un ejemplar de las señales de salvamento que prescribe la regla V/16 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;

xix) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;

xx) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;

xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona;

xxii) una navaja sujeta al bote con una piola;

xxiii) tres abrelatas;

xxiv) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 (treinta) metros;

xxv) una bomba de accionamiento manual;

xxvi) un juego de aparejos de pesca;

xxvii) las herramientas necesarias para efectuar pequeños ajustes del motor y de sus accesorios;

xxviii) equipo portátil extintor de incendios adecuado para extinguir los debidos a hidrocarburos;

xxix) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 (dieciocho) metros de ancho a una distancia de 180 (ciento ochenta) metros durante un periodo total de 6 (seis) horas y funcionar como mínimo durante 3 (tres) horas seguidas;

xxx) un reflector de radar eficaz, a menos que en el bote salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;

xxxi) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10% (diez por ciento) del número de personas que el bote esté autorizado a llevar, o para dos, si este número es mayor;

xxxii) en el caso de los buques destinados a viajes de tal naturaleza y duración que, a juicio de la Administración, los artículos especificados en los apartados xii) y xxvi) sean innecesarios, la Administración podrá permitir que se prescinda de ellos.

9) Marcas de los botes salvavidas

a) En el bote salvavidas se marcarán sus dimensiones y el número de personas que esté autorizado a llevar, con caracteres claros e indelebles.

b) En ambas amuras del bote salvavidas se marcarán, con letras mayúsculas del alfabeto romano, el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca el bote.

c) Se marcarán de manera que sean visibles desde arriba, en la medida que sea posible, medios que permitan identificar el buque al que pertenezca el bote salvavidas y el número de éste.

Regla 18

Botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables

1) Los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables cumplirán con lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.

2) Envuelta

a) Se proveerán capotas integrales rígidas que cubran por lo menos 20% (veinte por ciento) de la eslora del bote, desde la roda, y 20% (veinte por ciento) por lo menos de la eslora del bote, desde el extremo popel de éste.

b) Las capotas integrales rígidas formarán dos refugios. Si tales refugios tienen mamparos, en éstos habrá aberturas lo bastante amplias como para permitir un fácil acceso a personas que lleven sendos trajes de inmersión o indumentaria de abrigo y chaleco salvavidas. La altura interior de los refugios será la necesaria para que las personas tengan fácil acceso a los asientos situados a proa y a popa del bote.

c) Las capotas integrales rígidas estarán concebidas de modo que tengan ventanas o paneles translúcidos que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz

natural, con las aberturas o las capotas abatibles cerradas, como para hacer innecesario el a alumbrado artificial.

d) En las capotas integrales rígidas habrá pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote.

e) Las partes abiertas del bote salvavidas irán provistas de una capota abatible permanentemente sujeta, de un tipo tal que:

i) pueda ser armada fácilmente por no más de dos personas en no más de 2 (dos) minutos;

ii) esté aislada para proteger del frío a los ocupantes mediante al menos dos capas de material separadas por un espacio de aire, o por otros medios igualmente eficaces.

f) La envuelta formada por las capotas integrales rígidas y la capota abatible será de un tipo tal que:

i) permita efectuar las operaciones de puesta a flote y de recuperación sin que los ocupantes tengan que salir de ella;

ii) en ambos extremos y en cada banda tenga entradas provistas de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse y cerrarse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; habrá medios que permitan mantener con seguridad las entradas en la posición abierta o en la posición cerrada;

iii) con la capota abatible armada y todas las entradas cerradas, entre aire suficiente en todo momento para todos los ocupantes;

iv) tenga los medios precisos para recoger agua de lluvia;

v) el exterior de las capotas integrales rígidas y de la capota abatible, y el interior de la parte del bote salvavidas que cubra la capota abatible, sean de un color muy visible. El interior de los refugios será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;

vi) permita navegar a remo.

3) Zozobra y readrizamiento

a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 (cien) kilogramos firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.

b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.

4) Propulsión

a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.

b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición mientras se produce la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar con facilidad cuando el bote se haya adrizado y se haya achicado el agua que hubiera en él. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 (doscientos cincuenta) mil. de aceite del motor durante la zozobra.

c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.

5) Construcción y defensas

a) No obstante lo dispuesto en la regla 17 1) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas parcialmente cerrado autoadrizable serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 (tres coma cinco) m/s.

b) El bote estará provisto de medios de achique automático.

Regla 19

Botes salvavidas totalmente cerrados

1) Los botes salvavidas totalmente cerrados cumplirán con lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.

2) Envuelta

Todo bote salvavidas totalmente cerrado irá provisto de una envuelta rígida estanca que cierre el bote por completo. La envuelta será de un tipo tal que:

i) proteja del frío y del calor a los ocupantes;

ii) el acceso al bote salvavidas lo den escotillas que puedan cerrarse para hacer el bote estanco;

iii) las escotillas estén situadas de modo que permitan efectuar las operaciones de puesta a flote y recuperación sin que los ocupantes salgan de la envuelta;

iv) las escotillas de acceso puedan abrirse y cerrarse tanto desde el interior como desde el exterior y estén provistas de medios que permitan mantenerlas abiertas con seguridad;

v) permita navegar a remo;

vi) pueda, cuando el bote esté en posición invertida con las escotillas cerradas y sin que haya una vía de agua considerable, mantener a flote toda la masa del bote, incluidos la totalidad del equipo, las máquinas y su asignación completa de personas;

vii) tenga ventanas o paneles translúcidos a ambos costados que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural con las escotillas cerradas como para que sea innecesario el alumbrado artificial;

viii) el exterior sea de un color muy visible y el interior de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;

ix) haya pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote salvavidas y faciliten el embarco y el desembarco;

x) las personas tengan acceso a todos los asientos desde una entrada sin pasar por encima de bancadas o de otros obstáculos;

xi) los ocupantes estén protegidos contra los efectos de las presiones subatmosféricas peligrosas que pueda crear el motor del bote salvavidas.

3) Zozobra y readrizamiento

a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 (cien) kg firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.

b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y hallándose herméticamente cerradas todas las entradas y aberturas y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.

c) El bote salvavidas podrá sostener su asignación completa de personas y su equipo cuando esté averiado tal como se describe en la regla 17 1) a), y su estabilidad será tal que, en caso de zozobrar, adquiera automáticamente una posición que dé a sus ocupantes la posibilidad de evacuarlo por una vía situada por encima del agua.

d) Todos los tubos de escape del motor, los conductos de aire y otras aberturas estarán proyectados de modo que no pueda penetrar agua en el motor cuando el bote salvavidas zozobre y se autoadrice.

4) Propulsión

a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.

b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición durante la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar fácilmente cuando el bote se haya adrizado. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 (doscientos cincuenta) ml de aceite del motor durante la zozobra.

c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.

5) Construcción y defensas

No obstante lo dispuesto en la regla 17 1) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas totalmente cerrado serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 (tres coma cinco) m / s.

6) Botes salvavidas de caída libre

La construcción de todo bote salvavidas dispuesto para ser puesto a flote por caída libre será tal que dé protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por la puesta a flote, cargado con su asignación completa de personas y su equipo, al menos desde la altura máxima a que, de acuerdo con lo proyectado, haya de ir estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10º (diez) y hallán-

dose el buque escorado no menos de 20 (veinte) º a una u otra banda.

Regla 20

Prescripciones generales aplicables a las balsas salvavidas

1) Construcción de las balsas salvavidas

a) Toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que pueda resistir 30 (treinta) días a flote expuesta a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar.

b) La balsa salvavidas estará construida de tal manera que si se lanza al agua desde una altura de 18 (dieciocho) m, tanto la balsa como su equipo sigan funcionando correctamente. Si la balsa ha de ir estibada a una altura de más de 18 (dieciocho) m por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, será de un tipo que haya sido sometido con resultados satisfactorios a una prueba de caída desde una altura por lo menos igual a la de estiba.

c) La balsa salvavidas habrá de poder resistir, hallándose a flote, saltos repetidos sobre ella desde una altura mínima de 4,5 (cuatro coma cinco) m por encima de su piso tanto con su capota abatible armada corno sin armar.

d) La balsa salvavidas y sus accesorios estarán construidos de manera que sea posible remolcar la balsa a una velocidad de hasta 3 (tres) nudos en aguas tranquilas, cargada con su asignación completa de personas y su equipo, y con una de sus anclas flotantes largada.

e) La balsa salvavidas irá provista de una capota abatible que proteja a los ocupantes de la exposición a la intemperie y que quede automáticamente levantada cuando la balsa sea puesta a flote. Dicha capota cumplirá las condiciones siguientes:

i) dará aislamiento contra el calor y el frío, ya mediante dos capas de material separadas por un espacio de aire, ya por otros medios igualmente eficaces; se proveerán los medios necesarios para impedir la acumulación de agua en el espacio de aire;

ii) el interior será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;

iii) cada entrada estará claramente indicada e irá provista de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior de la balsa, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; en las balsas salvavidas que puedan dar cabida a más de ocho personas habrá por lo menos dos entradas diametralmente opuestas;

iv) dejará penetrar en todo momento aire suficiente para los ocupantes, incluso con las entradas cerradas;

v) irá provista por lo menos de una mirilla;

vi) llevará los medios precisos para recoger agua de lluvia;

vii) tendrá la altura suficiente para que los ocupantes puedan sentarse en todas las partes cubiertas por ella.

2) Capacidad mínima de transporte y masa de las balsas salvavidas

a) No se aprobará ninguna balsa salvavidas cuya capacidad de transporte, calculada de conformidad con lo prescrito en las reglas 21 3) ó 22 3), sea de menos de seis personas.

b) A menos que la balsa salvavidas haya de ponerse a flote con un dispositivo aprobado que cumpla con lo prescrito en la regla 32 y no se exija que sea portátil, la masa total de la balsa con su envoltura y su equipo no excederá de 185 (ciento ochenta y cinco) kg.

3) Accesorios de balsa salvavidas

a) La balsa llevará guirnaldas salvavidas bien afirmadas alrededor dar de su exterior y de su interior.

b) La balsa salvavidas irá provista de una boza resistente de longitud igual por lo menos al doble de la distancia que haya entre la posición de estiba y la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o 15 (quince) m, si esta segunda magnitud es mayor.

4) Balsas salvavidas de pescante

a) Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote:

i) habrá de poder resistir, llevando su asignación completa de personas y su equipo, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 (tres coma cinco) m / s, y una caída al mar desde una altura mínima de 3 (tres) m sin sufrir daños que afecten a su funcionamiento;

ii) irá provista de medios que permitan arrimarla a la cubierta de embarco y mantenerla firmemente en esa posición mientras se realiza el embarco.

b) Toda balsa salvavidas de pescante estará dispuesta de modo que su asignación completa de personas

pueda embarcar en ella en no más de 3 (tres) min a partir del momento en que se dé la orden de embarco.

5) Equipo

a) El equipo normal de toda balsa salvavidas será el siguiente:

i) un pequeño aro flotante sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 (treinta) m de longitud;

ii) un cuchillo de hoja fija y mango flotante, sujeto por una piola y estibado en un bolsillo del exterior de la capota abatible, cerca del punto en que la boza esté sujeta a la balsa; además, toda balsa autorizada a llevar 13 (trece) personas o más irá provista de un segundo cuchillo, que no necesitará ser de hoja fija;

iii) si se trata de una balsa autorizada a llevar 12 (doce) personas como máximo, un achicador flotante; si se trata de una balsa autorizada a llevar 13 (trece) personas o más, dos achicadores flotantes;

iv) dos esponjas;

v) dos anclas flotantes provistas de estacha a prueba de socolladas y de cabo guía, una de ellas de respeto y la otra permanentemente sujeta a la balsa de un modo tal que haga que, cuando ésta se infle o esté flotando, quede orientada con respecto al viento de la manera más estable posible; la resistencia de ambas anclas flotantes y de sus estachas y cabos guía habrá de ser suficiente sea cual fuere el estado de la mar; estas anclas llevarán grilletes en ambos extremos del cabo y serán de un tipo no susceptible de quedar vuelto del revés entre sus vientos;

vi) dos zaguales flotantes;

vii) tres abrelatas; las navajas de muelle provistas de hoja abrelatas especial satisfacen esta prescripción;

viii) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;

ix) un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas;

x) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29;

xi) seis bengalas de mano que cumplan con lo prescrito en la regla 30;

xii) dos señales fumígenas flotantes que cumplan con lo prescrito en la regla 31;

xiii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto, y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;

xiv) un reflector de radar eficaz a menos que en la balsa salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;

xv) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;

xvi) un ejemplar de las señales de salvamento a que se hace preferencia en la regla V/16 del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;

xvii) un juego de aparejos de pesca;

xviii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10000 (diez mil) kj por cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar; estas raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;

xix) recipientes estancos con 1,5 (uno coma cinco) l de agua dulce por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; de esa cantidad, 0,5 (cero coma cinco) l por persona podrán sustituirse por un aparato desalinizador que pueda producir un volumen igual de agua dulce en dos días;

xx) un vaso graduado inoxidable para beber;

xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar;

xxii) instrucciones acerca de cómo sobrevivir;

xxiii) instrucciones relativas a las medidas que proceda tomar inmediatamente;

xxiv) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10% (diez por ciento) del número de personas que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar, o para dos si este número es mayor.

b) El marcado que según lo prescrito en las reglas 21 7) c) v) y 22 7) vii) habrán de llevar las balsas salvavidas equipadas de conformidad con el apartado a) consistirá en la expresión "SOLAS Paquete A” escrita con letras mayúsculas del alfabeto romano.

c) Cuando proceda, el equipo se guardará en un receptáculo que, si no es parte integrante de la balsa salvavidas ni está permanentemente unido a ella, se estibará y se asegurará dentro de la balsa, y habrá de

poder flotar en el agua por lo menos durante 30 (treinta) min sin que su contenido sufra daños.

6) Medios de zafa automática para las balsas salvavidas

a) Sistema de boza

El sistema de boza de la balsa salvavidas proporcionará un medio de unión entre el buque y la balsa y estará dispuesto de modo que impida que la balsa salvavidas, al soltarse y, en el caso de una balsa salvavidas inflable, al quedar inflada, sea arrastrada hacia el fondo por el buque que se hunde.

b) Enlace débil

Si se utiliza un enlace débil en los medios de zafa automática, este enlace:

i) no habrá de romperse por efecto de la fuerza necesaria para extraer la boza de la envoltura de la balsa salvavidas;

ii) será lo bastante resistente corno para permitir, en los casos procedentes, el inflado de la balsa salvavidas;

iii) se romperá cuando esté sometido a un esfuerzo de 2,2(dos coma dos)±0,4 (mas menos cero coma cuatro) kN.

c) Unidades de destrinca hidrostática

Si se utiliza una unidad de destrinca hidrostática en los medios de zafa automática, esta unidad:

i) estará fabricada con materiales compatibles entre sí para evitar su funcionamiento defectuoso; no se aceptarán la galvanización ni otras formas de revestimiento metálico de los componentes de la unidad de destrinca hidrostática;

ii) soltará automáticamente la balsa salvavidas a una profundidad de no más de 4 (cuatro) metros;

iii) tendrá desagües que impidan la acumulación de agua en la cámara hidrostática cuando la unidad está en su posición normal;

iv) estará fabricada de modo que no se produzca la suelta cuando las olas pasen sobre la unidad;

v) irá marcada permanentemente en la parte exterior con su tipo y número de serie;

vi) llevará un documento o una placa de identificación que indique la fecha de fabricación, el tipo y el número de serie;

vii) será tal que cada una de las partes conectadas al sistema de boza tenga una resistencia al menos igual a la exigida para la boza;

viii) si es desechable, llevará instrucciones para determinar la fecha de expiración y medios para marcar esta fecha en la unidad.

Regla 21

Balsas salvavidas inflables

1) Las balsas salvavidas inflables cumplirán con lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.

2) Construcción de las balsas salvavidas inflables

a) La cámara de flotabilidad principal estará dividida en no menos de dos compartimientos separados, cada uno de los cuales irá provisto, para su inflado, de una válvula de inflación, de retención. Las cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre una avería o no se infla, los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia de la balsa salvavidas, el número de personas que esté autorizada a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 (setenta y cinco) kg y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.

b) El piso de la balsa salvavidas será impermeable y podrá quedar suficientemente aislado contra el frío:

i) mediante uno o más compartimientos que los ocupantes puedan inflar, o que se inflen automáticamente y los ocupantes puedan desinflar e inflar de nuevo; o

ii) por otros medios igualmente eficaces que no hagan necesario el inflado.

c) La balsa se inflará con un gas atóxico. El inflado deberá poder quedar terminado en no más de 1 (un) minuto a una temperatura ambiente de entre 18º (dieciocho) C y 20º (veinte) C, y en no más de 3 (tres) minutos a una temperatura ambiente de –30º(menos treinta) C. Una vez inflada, la balsa salvavidas, con su asignación completa de personas y su equipo, habrá de conservar su forma.

d) Cada compartimiento inflable podrá resistir una presión igual por lo menos a tres veces la presión de servicio y, bien por medio de válvulas de alivio, bien limitando el suministro de gas, se impedirá que pueda alcanzar una presión superior al doble de la presión de servicio. Se proveerán medios que permitan instalar la bomba o el fuelle que para completar el inflado prescribe el párrafo 10 a) ii) a fin de mantener la presión de servicio.

3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas inflables

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 (cero coma cero noventa y seis) el volumen, medido en metros cúbicos, de las cámaras de flotabilidad principales (que para este fin no incluirán los arcos ni las bancadas, si las hay) cuando estén infladas; o

ii) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,372 (cero coma trescientos setenta y dos) el área de la sección horizontal interior de la balsa (que para este fin puede incluir la bancada o las bancadas, si las hay) medida en metros cuadrados hasta el borde de las cámaras de flotabilidad que ocupe la posición más interior; o

iii) el número de personas que, con una masa media de 75 (setenta y cinco) kg, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.

4) Acceso a las balsas salvavidas inflables

a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso semirrígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua, dispuesta de modo que, si la rampa sufre daños, la balsa no se desinfle en medida considerable. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los cabos de acercamiento y a los medios de embarco.

b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 m (cero coma cuatro metros) por debajo de la flotación mínima de la balsa.

c) Dentro de la balsa habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.

5) Estabilidad de las balsas salvavidas inflables

a) Toda balsa salvavidas inflable estará construida de tal manera que, completamente inflada y flotando con la capota abatible levantada, mantenga su estabilidad en mar encrespada.

b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, cuando esté en posición invertida, una persona pueda voltearla tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.

c) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 (tres) nudos en aguas tranquilas.

6) Accesorios de las balsas salvavidas inflables

a) La resistencia a la rotura del sistema formado por la boza y los medios que la sujetan a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 (diez coma cero) kN en el caso de una balsa autorizada a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 (siete coma cinco) kN en el de cualquier otra balsa salvavidas. Para inflar la balsa salvavidas deberá bastar con una persona.

b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 (dos) millas durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minutos durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 (doce) horas. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.

c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

7) Envolturas de las balsas salvavidas inflables

a) La balsa salvavidas irá en una envoltura que:

i) por su fabricación pueda resistir las condiciones de intenso desgaste que impone el mar;

ii) tenga flotabilidad propia suficiente, cuando envuelva la balsa y el equipo de ésta, para extraer la boza de su interior y accionar el mecanismo de inflado en caso de que el buque se hunda;

iii) en la medida de lo posible sea estanca, si bien en el fondo llevará orificios de desagüe.

b) La balsa salvavidas irá embalada en su envoltura de modo que, dentro de lo posible y una vez en el agua, se infle flotando adrizada al separarse de la envoltura.

c) En la envoltura se marcarán:

i) el nombre del fabricante o la marca comercial;

ii) el número de serie;

iii) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación y el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;

iv) SBP (seguridad de buques pesqueros)

v) el tipo de paquete de emergencia que contenga;

vi) la fecha de la última revisión a que fue sometida;

vii) la longitud de la boza;

viii) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (dependerá de la altura empleada en la prueba de caída y de la longitud de la boza);

ix) instrucciones para la puesta a flote.

8) Marcas de las balsas salvavidas inflables

En la balsa salvavidas se marcarán:

i) el nombre del fabricante o la marca comercial;

ii) el número de serie;

iii) la fecha de fabricación (mes y año);

iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;

v) el nombre y la dirección de la estación de servicio en que se efectuó la última revisión;

vi) encima de cada entrada, en caracteres de un color que haga contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 mm (cien milímetros), el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar.

9) Balsas salvavidas inflables de pescante

a) Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a:

i) 4 (cuatro) veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo, a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de 20 (veinte) ± 3 (más menos tres) º C, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione; y

ii) 1,1 (uno coma uno) veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de –30 (menos treinta) º C con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.

b) Las envolturas rígidas de las balsas salvavidas que hayan de ponerse a flote con un dispositivo provisto para este fin irán sujetas de modo que ni la envoltura ni partes de ésta puedan caer al mar mientras se infla y se pone a flote la balsa que iba en la envoltura o después de realizar estas operaciones.

10) Equipo complementario de las balsas salvavidas inflables

a) Además de llevar el equipo prescrito en la regla 20 5), toda balsa salvavidas inflable irá provista de:

i) un equipo con los artículos necesarios para reparar pinchazos en los compartimientos de flotabilidad;

ii) una bomba o un fuelle para completar el inflado.

b) Los cuchillos prescritos en la regla 20 5) a) ii) serán navajas de muelle.

Regla 22

Balsas salvavidas rígidas

1) Las balsas salvavidas rígidas cumplirán con lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.

2) Construcción de las balsas salvavidas rígidas

a) Dará su flotabilidad a la balsa salvavidas un material aprobado que tenga flotabilidad propia, emplazado tan cerca como sea posible de la periferia de la balsa. Dicho material será pirorretardante o estará protegido por un revestimiento pirorretardante.

b) El piso de la balsa salvavidas impedirá que penetre el agua y mantendrá eficazmente separados del agua a sus ocupantes, además de aislarlos del frío.

3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas rígidas

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 (cero coma cero noventa y seis) el volumen, medido en metros cúbicos, del material de flotabilidad multiplicado por un factor de 1 (uno) menos la gravedad específica de ese material; o

ii) el mayor número entero que resulta de dividir por 0,372 (cero coma trescientos setenta y dos) el área de la sección horizontal, medida en metros cuadrados, del piso de la balsa; o

iii) el número de personas que, con una masa media de 75 (setenta y cinco) kg, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcio-

namiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.

4) Acceso a las balsas salvavidas rígidas

a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso rígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los medios de acercamiento y embarco.

b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 (cero coma cuatro) metros por debajo de la flotación mínima de la balsa.

c) Dentro de ésta habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.

5) Estabilidad de las balsas salvavidas rígidas

a) A menos que pueda prestar servicio con seguridad tanto adrizada como invertida, la balsa salvavidas tendrá una resistencia y una estabilidad tales que le permitan auto voltearse, o que una persona pueda voltearla fácilmente tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.

b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 (tres) nudos en aguas tranquilas.

6) Accesorios de las balsas salvavidas rígidas

a) La balsa salvavidas irá provista de una boza adecuada. La resistencia a la rotura del sistema formado por dicha boza y los medios que la sujeten a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 (diez coma cero) kN en el caso de balsas autorizadas a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 (siete coma cinco) kN en el caso de cualquier otra balsa salvavidas.

b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 (dos) millas durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 (doce) horas. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa salvavidas quede colocada en posición. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.

c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa quede colocada en posición y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

7) Marcas de las balsas salvavidas rígidas

En la balsa salvavidas se marcarán:

i) el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca la balsa;

ii) el nombre del fabricante o la marca comercial;

iii) el número de serie;

iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;

v) encima de cada entrada, en caracteres de un color que contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 (cien) milímetros, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;

vi) SBP (seguridad de buques pesqueros)

vii) el tipo de paquete de emergencia que contenga;

viii) la longitud de la boza;

ix) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (altura determinada en la prueba de caída);

x) instrucciones para la puesta a flote.

8) Balsas salvavidas rígidas de pescante

Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas rígida destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a 4 (cuatro) veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo.

Regla 23

Botes de rescate

1) Prescripciones generales

a) Salvo disposición de la presente regla en otro sentido, todos los botes de rescate cumplirán con lo prescrito en las reglas 17 1) a 17 7) d) inclusive, 17 7 f), 17 7) g), 17 7) i), 17 7) 1) y 17 9).

b) Los botes de rescate podrán ser rígidos o de los que han de estar inflados, o bien de un tipo en que se combinen esas dos modalidades, y:

i) tendrán una eslora mínima de 3,8 (tres coma ocho) metros y máxima de 8,5 (ocho coma cinco) metros, salvo cuando a causa del tamaño del buque o por otras razones se estime que no es razonable o posible llevar tales botes, en cuyo caso la Administración podrá aceptar botes de eslora menor aunque nunca inferior a 3,3 (tres coma tres) metros;

ii) podrán llevar por lo menos cinco personas sentadas y una persona tumbada o, si se trata de un bote de rescate de eslora inferior a 3,8 (tres coma ocho) metros, cualquier número inferior que determine la Administración.

c) La Administración determinará el número de personas que un bote esté autorizado a llevar.

d) Los botes de rescate que sean una combinación de partes rígidas y partes infladas cumplirán con las prescripciones pertinentes de la presente regla de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

e) A menos que el bote de rescate tenga arrufo suficiente, se le proveerá de una capota integral de proa que cubra al menos el 15% (quince por ciento) de su eslora.

f) Los botes de rescate podrán maniobrar a velocidades de hasta 6 (seis) nudos y mantener esa velocidad durante un periodo mínimo de 4 (cuatro) horas.

g) Los botes de rescate tendrán movilidad y maniobrabilidad suficientes en mar encrespada para permitir rescatar a personas que estén en el agua, concentrar balsas salvavidas y remolcar la mayor de las balsas salvavidas que lleve el buque cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto, a una velocidad de por lo menos 2 (dos) nudos.

h) El bote de rescate podrá ir provisto de un motor intraborda o fueraborda. Si se trata de un motor fueraborda, el timón y la caña del timón podrán formar parte del motor. No obstante lo prescrito en la regla 17 6) a), los botes de rescate podrán ir provistos de motor fueraborda de gasolina con un sistema aprobado de combustible, a condición de que los depósitos de gasolina estén especialmente protegidos contra incendios y explosiones.

i) Los botes de rescate irán provistos de medios de remolque fijados de modo permanente y cuya resistencia sea suficiente para reunir o remolcar balsas salvavidas tal como se prescribe en el párrafo 1 g).

j) Los botes de rescate irán provistos de medios estancos de estiba para los artículos pequeños del equipo.

2) Equipo de los botes de rescate

a) Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de puesta a flote o de recuperación. Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta.

b) El equipo normal de todo bote de rescate será el siguiente:

i) remos flotantes o zaguales en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;

ii) un achicador flotante;

iii) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro, que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación;

iv) un ancla flotante con cabo guía y estacha de resistencia adecuada cuya longitud sea de 10 m (diez metros) por lo menos;

v) una boza de longitud y resistencia adecuada unida al dispositivo de suelta que cumpla con lo prescrito en la regla 17 7) g), emplazada en el extremo de proa del bote;

vi) un cabo flotante de por lo menos 50 m (cincuenta metros) de longitud, de resistencia suficiente para remolcar una balsa salvavidas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1 g);

vii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;

viii) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;

ix) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;

x) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 m (treinta metros);

xi) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 m (dieciocho metros) de ancho a una distancia de 180 m (ciento ochenta) durante un periodo total de 6 h (seis) y funcionar como mínimo durante 3 (tres) h seguidas;

xii) un reflector de radar eficaz;

xiii) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10% (diez por ciento) del número de personas que el bote de rescate esté autorizado a llevar, o para dos si este número es mayor.

c) Además del equipo prescrito en el párrafo 2.2, el equipo normal de todo bote de rescate rígido comprenderá:

i) un bichero;

ii) un balde;

iii) un cuchillo o una hachuela.

d) Además del equipo prescrito en el párrafo 2.2, el equipo normal de todo bote de rescate inflado comprenderá:

i) una navaja de muelle, flotante;

ii) dos esponjas;

iii) un fuelle o una bomba eficaces de accionamiento manual;

iv) un receptáculo adecuado con lo necesario para reparar pinchazos;

v) un bichero de seguridad.

3) Prescripciones complementarias aplicables a los botes de rescate inflados

a) Lo prescrito en las reglas 17 1) c) y 17 1) e) no es aplicable a los botes de rescate inflados.

b) Todo bote de rescate inflado estará construido de modo que, suspendido de su eslinga o su gancho de izada tenga:

i) la resistencia y la rigidez necesarias para que se le pueda arriar y recuperar con su asignación completa de personas y su equipo;

ii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 4 (cuatro) veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de 20 (veinte) ± 3° (más menos tres) C, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione;

iii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 1,1 (uno coma uno) veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de 30° (menos treinta)C, con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.

c) Los botes de rescate inflados estarán fabricados de modo que puedan resistir la exposición a la intemperie:

i) estibados en una cubierta expuesta de un buque que se halle en la mar;

ii) durante 30 (treinta) días a flote, sea cual fuere el estado de la mar.

d) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 17 9), en los botes de rescate inflados se marcará un número de serie, el nombre del fabricante o la marca comercial y la fecha de fabricación.

e) Darán flotabilidad al bote de rescate inflado, bien una sola cámara dividida en por lo menos cinco compartimientos separados de un volumen aproximadamente igual, bien dos cámaras separadas, ninguna de las cuales excederá del 60% (sesenta por ciento) del volumen total. Estas cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre daños los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia del bote de rescate, el número de personas que dicho bote esté autorizado a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 (setenta y cinco) kg y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.

f) Una vez infladas, las cámaras de flotabilidad que forman el contorno del bote de rescate inflado deberán proveer un volumen mínimo de 0,17 (cero coma diecisiete) m^3 por cada persona que el bote de rescate esté autorizado a llevar.

g) Cada compartimiento de flotabilidad estará provisto de una válvula de retención para el inflado manual, y de medios para desinflarlo. Asimismo habrá instalada una válvula de alivio, a menos que la Administración estime que es innecesaria.

h) Por debajo del fondo del bote de rescate inflado y en otros sitios vulnerables de la parte exterior de éste se colocarán bandas antiabrasivas que la Administración juzgue satisfactorias.

i) Si el bote de rescate inflado lleva espejo de popa, éste irá a una distancia del extremo popel que no exceda del 20% (veinte por ciento) de la eslora total.

j) Se proveerán parches de refuerzo adecuados para sujetar las bozas de proa y de popa y las guirnaldas

salvavidas de los perímetros interior y exterior del bote de rescate.

k) El bote de rescate inflado habrá de mantenerse completamente inflado en todo momento.

Regla 24

Chalecos salvavidas

1) Prescripciones generales aplicables a los chalecos salvavidas

a) Los chalecos salvavidas dejarán de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envueltos en llamas durante 2 (dos) s.

b) Los chalecos salvavidas estarán fabricados de modo que:

i) después de la oportuna demostración, una persona pueda ponérselo correctamente, sin ayuda, en no más de 1 (un) minuto;

ii) puedan llevarse vueltos del revés o, según muestre claramente su aspecto, sólo del derecho, y de tal modo que, dentro de lo posible, no haya riesgo de que los usuarios se los pongan incorrectamente;

iii) sean cómodos de llevar;

iv) permitan al usuario lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 (cuatro coma cinco) m sin lesionarse y sin que el chaleco salvavidas quede descolocado o sufra daños.

c) Los chalecos salvavidas tendrán flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:

i) mantener a 120 mm (ciento veinte milímetros) por lo menos por encima del agua la boca de una persona exhausta o desvanecida, con el cuerpo inclinado hacia atrás a un ángulo mínimo de 20º (veinte) y máximo de 50º (cincuenta) con respecto a la posición vertical;

ii) dar la vuelta en el agua al cuerpo de una persona desvanecida, desde cualquier posición hasta que, en no más de 5 (cinco) s, la boca quede fuera del agua.

d) Los chalecos salvavidas tendrán una flotabilidad que no quede reducida en más de un 5 % (cinco por ciento) después de 24 (veinticuatro) horas de inmersión en agua dulce.

e) Los chalecos salvavidas permitirán a las personas que los lleven nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.

f) Todo chaleco salvavidas llevará un pito firmemente sujeto por medio de un cordón.

2) Chalecos salvavidas inflables

Todo chaleco salvavidas que para flotar haya de inflarse tendrá por lo menos dos compartimientos separados, cumplirá con lo prescrito en el párrafo 1) y:

i) se inflará automáticamente al sumergirse, irá provisto de un dispositivo que permita inflarlo con un solo movimiento de la mano y podrá también inflarse soplando;i) en caso de pérdida de la flotabilidad en uno cualquiera de los compartimientos, seguirá cumpliendo con lo prescrito en el párrafo 1) b), c) y e);

iii) cumplirá con lo prescrito en el párrafo 1) d) después de haber sido inflado por medio del mecanismo automático.

3) Luces de chalecos salvavidas

a) Todo chaleco salvavidas llevará una luz que:

i) tendrá una intensidad lumínica de por lo menos 0,75 (cero coma setenta y cinco) candelas;

ii) tendrá una fuente de energía que pueda dar una intensidad lumínica de 0,75 (cero coma setena y cinco) candelas durante por lo menos 8 (ocho) horas;

iii) será visible en un segmento tan amplio como resulte posible del hemisferio superior, cuando vaya unida al chaleco salvavidas.

b) Si la luz mencionada en el párrafo 3) a) es de destellos, además:

i) irá provista de un conmutador manual;

ii) no llevará lente o reflector cóncavo que concentre el haz;

iii) su ritmo no será inferior a 50 (cincuenta) destellos por min, con una intensidad lumínica eficaz de 0,75 (cero coma setenta y cinco) candelas como mínimo.

Regla 25

Trajes de inmersión

1) Prescripciones generales aplicables a los trajes de inmersión

a) El traje de inmersión estará confeccionado con materiales impermeables, de modo que:

i) pueda desempaquetarse y quedar puesto, sin ayuda, en no más de 2 (dos) minutos, habida cuenta de la indumentaria que además haya que llevar, más un chaleco salvavidas si el traje de inmersión ha de llevarse con éste;

ii) deje de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 (dos) s;

iii) cubra todo el cuerpo, pero no la cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que el traje lleve guantes unidos permanentemente;

iv) lleve los medios necesarios para reducir al mínimo o disminuir la entrada de aire en las perneras;

v) tras haber saltado al agua el usuario desde una altura no inferior a 4,5 (cuatro coma cinco) metros, no se produzca una penetración excesiva de agua en el traje.

b) Un traje de inmersión que cumpla también con lo prescrito en la regla 24 se podrá clasificar como chaleco salvavidas.

c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve y que además lleve un chaleco salvavidas, si el traje ha de llevarse con tal chaleco:

i) subir y bajar por una escala vertical de al menos 5 (cinco) metros de altura;

ii) desempeñar cometidos normales durante el abandono del buque;

iii) lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 (cuatro coma cinco) metros sin que el traje sufra daños o quede descolocado y sin que el usuario se lesione;

iv) nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.

d) Un traje de inmersión que tenga flotabilidad suplementaria y haya sido proyectado para ser utilizado sin chaleco salvavidas irá provisto de una luz que cumpla con lo prescrito en la regla 24 3) y del pito prescrito en la regla 24 1) f).

e) Si es necesario llevar chaleco salvavidas además del traje de inmersión, el chaleco se llevará encima del traje de inmersión. Una persona que lleve un traje de inmersión habrá de poder ponerse sin ayuda un chaleco salvavidas.

2) Prescripciones relativas a las cualidades térmicas de los trajes de inmersión

a) Un traje de inmersión hecho de un material que no sea intrínsecamente aislante:

i) llevará marcadas instrucciones que indiquen que debe llevarse en combinación con prendas de abrigo;

ii) estará confeccionado de modo que, si una persona lo lleva puesto en combinación con prendas de abrigo y además con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse con tal chaleco, el traje continúe dando protección térmica suficiente para que, utilizado durante 1 (una) hora en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura sea de 5° (cinco)C , tras haber saltado al agua el usuario desde una altura de 4,5 (cuatro coma cinco) metros, la temperatura corporal de éste no descienda más de 2° (dos) C.

b) Un traje de inmersión hecho de un material que sea intrínsecamente aislante y que se lleve puesto con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse en combinación con tal chaleco, dará al usuario, después de que éste haya saltado al agua desde una altura de 4,5 (cuatro coma cinco) metros, protección térmica suficiente para que su temperatura no descienda más de 2° (dos) C tras un periodo de inmersión de 6 (seis)horas en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura oscile entre O° (cero) C y 2° (dos) C.

c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve puesto con las manos cubiertas tomar un lapicero y escribir después de haber estado 1 (una) hora en el agua hallándose ésta a 5° (cinco) C.

3) Prescripciones relativas a la flotabilidad

Una persona que se encuentre en agua dulce llevando, bien un traje de inmersión que cumpla lo prescrito en la regla 24, bien un traje de inmersión con chaleco salvavidas, podrá, hallándose boca abajo, darse la vuelta y quedar boca arriba en no más de 5 (cinco) s.

Regla 26

Ayudas térmicas

1) Toda ayuda térmica se fabricará con material impermeable cuya termoconductividad no exceda de 0,25 (cero coma veinticinco) W /m.K y estará confeccionada de modo que, cuando se haga uso de ella para envolver a una persona, reduzca la pérdida de calor que, por convección y por evaporación, pueda sufrir el cuerpo de aquélla.

2) La ayuda térmica:

i) cubrirá todo el cuerpo de una persona que lleve un chaleco salvavidas, pero no su cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que la ayuda térmica lleve guantes unidos permanentemente;

ii) podrá desempaquetarse y el usuario podrá ponérsela fácilmente sin ayuda en una embarcación de supervivencia o en un bote de rescate;

iii) permitirá al usuario quitársela en el agua en no más de 2 (dos) minutos si le estorba para nadar.

3) La ayuda térmica podrá utilizarse, dando la protección adecuada, a temperaturas del aire comprendidas entre –30º (menos treinta) C y +20º (mas veinte) C.

Regla 27

Aros salvavidas

1) Especificaciones de los aros salvavidas

Todo aro salvavidas:

i) tendrá un diámetro exterior no superior a 800 (ochocientos) milímetros y un diámetro interior no inferior a 400 (cuatrocientos) milímetros;

ii) estará fabricado de material que tenga flotabilidad propia; no necesitará para flotar anca, virutas de corcho, corcho granulado o cualquier otro material granulado suelto, ni ningún compartimento neumático que haya de inflarse;

iii) podrá sostener en agua dulce durante 24 (veinticuatro) horas pesas de hierro con un peso mínimo de 14,5 kg (catorce coma cinco);

iv) tendrá una masa mínima de 2,5 (dos coma cinco) kg;

v) dejará de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 (dos) s;

vi) estará fabricado de modo que resista una caída al agua desde la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o desde una altura de 30 (treinta) metros si este valor es mayor, sin que disminuyan sus posibilidades de uso ni las de sus accesorios;

vii) si está destinado a accionar el sistema automático de suelta rápida provisto para las señales fumígenas de funcionamiento automático y las luces de encendido automático, tendrá una masa suficiente para accionar el sistema de suelta rápida o una masa de 4 (cuatro) kg, si este valor es mayor;

viii) irá provisto de una guirnalda salvavidas que tenga un diámetro de 9,5 (nueve coma cinco) mm por lo menos y una longitud que por lo menos sea igual a 4 (cuatro) veces el diámetro exterior del aro. La guirnalda salvavidas irá sujeta en cuatro puntos equidistantes, en la circunferencia del aro, de modo que forme cuatro senos iguales.

2) Luces de encendido automático de aros salvavidas

Las luces de encendido automático prescritas en la regla 10 2):

i) serán tales que el agua no las pueda apagar;

ii) podrán permanecer encendidas de modo continuo con una intensidad lumínica de por lo menos 2 (dos) candelas en todas las direcciones del hemisferio superior o emitir destellos (destellos de descarga) a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minuto, al menos con la correspondiente intensidad lumínica eficaz;

iii) irán provistos de una fuente de energía que pueda cumplir con lo prescrito en el apartado ii) durante un periodo de 2 (dos) horas por lo menos;

iv) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo 1) vi).

3) Señales fumígenas de funcionamiento automático de aros salvavidas

Las señales fumígenas de funcionamiento automático prescritas en la regla 10 3):

i) emitirán humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 15 (quince) minutos cuando floten en aguas tranquilas;

ii) no se inflamarán con explosión ni darán ninguna llama durante el periodo completo en que emitan humo;

iii) no se anegarán en mar encrespada;

iv) seguirán emitiendo humo durante al menos 10 (diez) s cuando estén completamente sumergidas en al agua;

v) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo 1) vi).

4) Rabizas flotantes

Las rabizas flotantes prescritas en la regla 10 4):

i) no formarán cocas;

ii) tendrán un diámetro de 8 (ocho) milímetros por lo menos;

iii) tendrán una resistencia a la rotura de 5 (cinco) kN por lo menos.

Regla 28

Aparatos lanzacabos

1) Todo aparato lanzacabos:

i) podrá lanzar un cabo con precisión aceptable;

ii) comprenderá por lo menos cuatro cohetes, cada uno de los cuales podrá lanzar el cabo a por lo menos 230 (doscientos treinta) metros con buen tiempo;

iii) comprenderá por lo menos cuatro cabos, cada uno de los cuales tendrá una resistencia a la rotura de por lo menos 2 (dos) kN;

iv) llevará impresas breves instrucciones o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo del aparato lanzacabos.

2) El cohete que se dispare con pistola, o el cohete y su cabo solidario, si ambos constituyen un conjunto, irán dentro de un estuche hidrorresistente. Además, en el caso de un cohete que se dispare con pistola, el cabo y los cohetes, junto con los medios de ignición, irán en un receptáculo que los proteja de la intemperie.

Regla 29

Cohetes lanzabengalas con paracaídas

1) El cohete lanzabengalas con paracaídas:

i) irá en un estuche hidrorresistente;

ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;

iii) tendrá medios integrales de ignición;

iv) estará proyectado de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche cuando se haga uso del cohete siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

2) Disparado verticalmente, el cohete alcanzará una altura mínima de 300 (trescientos) metros. Cuando alcance el punto más alto de su trayectoria o esté cerca de ese punto, lanzará una bengala con paracaídas que:

i) arderá con un color rojo brillante;

ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 30 000 (treinta mil) candelas;

iii) tendrá un periodo de combustión de al menos 40 (cuarenta) s;

iv) tendrá una velocidad de descenso no superior a 5 (cinco) metros /segundo ;

v) no dañará el paracaídas ni los enganches de éste mientras esté ardiendo.

Regla 30

Bengalas de mano

1) La bengala de mano:

i) irá en un estuche hidrorresistente;

ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;

iii) tendrá medios autónomos de ignición;

iv) estará proyectada de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche ni ponga en peligro la embarcación de supervivencia con residuos ardientes o incandescentes cuando se haga uso de la bengala siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

2) La bengala de mano:

i) arderá con un color rojo brillante;

ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 15 000 (quince mil) candelas;

iii) tendrá un periodo de combustión de al menos 1 (uno) minuto;

iv) seguirá ardiendo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 (cien) milímetros durante 10 (diez) s.

Regla 31

Señales fumígenas flotantes

1) La señal fumígena flotante:

i) irá en un estuche hidrorresistente;

ii) no se inflamará de manera explosiva si se utiliza siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante;

iii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo.

2) La señal fumígena flotante:

i) emitirá humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 3 (tres) minutos cuando flote en aguas tranquilas;

ii) no dará ninguna llama durante el periodo completo en que emita humo;

iii) no se anegará en mar encrespada;

iv) seguirá emitiendo humo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 (cien) milímetros durante 10 (diez) s.

Regla 32

Dispositivos depuesta a flote y de embarco

1) Prescripciones generales

a) Todo dispositivo de puesta a flote, con sus aparejos de arriado y recuperación, estará dispuesto de tal modo que la embarcación de supervivencia o el bote de rescate plenamente equipados que el dispositivo deba maniobrar puedan arriarse con seguridad en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10° (diez) y una escora de hasta 20° (veinte) a una u otra banda:

i) con su asignación completa de personas;

ii) sin ocupantes en la embarcación de supervivencia o en el bote de rescate.

b) El dispositivo de puesta a flote no dependerá de ningún medio que no sea la gravedad o la potencia mecánica acumulada e independiente de las fuentes de energía del buque para poner a flote la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al que preste servicio, hallándose la embarcación o el bote citados tanto completamente cargados y equipados como en rosca.

c) El mecanismo de puesta a flote estará dispuesto de modo que una persona pueda accionarlo desde un puesto situado en la cubierta del buque, y desde un puesto situado dentro de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate; la embarcación de supervivencia habrá de ser visible para la persona que haga funcionar el mecanismo de puesta a flote desde la cubierta.

d) Todo dispositivo de puesta a flote estará construido de modo que su mantenimiento normal se reduzca al mínimo. Todas las piezas que deba mantener de modo regular la tripulación del buque habrán de ser de acceso y mantenimiento fáciles.

e) Los frenos del chigre del dispositivo de puesta a flote tendrán la resistencia suficiente para superar:

i) una prueba estática con una carga igual a por lo menos 1,5 (uno coma cinco) veces la carga máxima de trabajo; y

ii) una prueba dinámica con una carga igual a por lo menos 1,1 (uno coma uno) veces la carga máxima de trabajo a la velocidad máxima de arriado.

f) El dispositivo de puesta a flote y sus accesorios, aparte de los frenos del chigre, tendrán la resistencia suficiente para soportar una carga estática de prueba igual a por lo menos 2,2 (dos coma dos) veces la carga máxima de trabajo.

g) Los elementos estructurales y los motones, tiras, cáncamos, eslabones, piezas de unión y todos los demás accesorios utilizados en relación con el equipo de puesta a flote estarán proyectados por lo menos con un factor de seguridad mínimo basado en la carga máxima de trabajo asignada y en la resistencia a la rotura del material utilizado en la construcción. Se aplicará un factor de seguridad mínimo de 4,5 (cuatro coma cinco) a todos los elementos estructurales de los pescantes y de los chigres, y un factor de seguridad mínimo de 6 (seis) a las tiras, cadenas de suspensión, eslabones y motones.

h) Dentro de lo posible, todo dispositivo de puesta a flote conservará su eficacia en condiciones de engelamiento.

i) Todo dispositivo de puesta a flote de bote salvavidas habrá de poder recuperar el bote con su tripulación.

j) Las características del dispositivo de puesta a flote serán tales que permitan realizar con seguridad el embarco en la embarcación de supervivencia de conformidad con lo prescrito en las reglas 20 4) b) y 17 3) a).

2) Dispositivos de puesta a flote con tiras y un chigre

a) Las tiras serán de cable antigiratorio de acero resistente a la corrosión.

b) En el caso de un chigre de tambores múltiples, a menos que haya instalado un dispositivo compensador eficaz, las tiras irán dispuestas de manera que al arriar se desenrollen de los tambores a la misma velocidad y que al izar se arrollen a los mismos uniformemente y a la misma velocidad.

c) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate irá provisto de un motor para chigre mecanoaccionado, de una capacidad tal que el bote de rescate pueda ser izado desde el agua con su asignación completa de personas y su equipo.

d) Se proveerá un mecanismo eficaz de accionamiento manual para la recuperación de cada embarcación de supervivencia y de cada bote de rescate. Las manivelas o los volantes de accionamiento manual no girarán impulsados por las piezas móviles del chigre cuando se esté arriando o izando a motor la embarcación de supervivencia o el bote de rescate.

e) Si la retracción de los brazos de los pescantes se efectúa a motor, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía antes de que los brazos de los pescantes alcancen sus topes, para evitar así esfuerzos excesivos en las tiras y los pescantes, a menos que el motor esté proyectado para impedir esos esfuerzos.

f) La velocidad a que se arríe la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al agua no será inferior a la que se obtenga aplicando la siguiente fórmula:

S = 0,4 (cero coma cuatro) + 0,02 (cero coma cero dos) H

donde:

S = velocidad de arriado en metros por segundo, y

H = distancia, en metros, desde la cabeza del pescante hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo.

g) La Administración establecerá la velocidad máxima de arriado considerando las características de proyecto de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate, la protección dada a los ocupantes de los mismos contra fuerzas excesivas y la solidez de los medios de puesta a flote, teniendo en cuenta las fuerzas de inercia que se experimentan en una parada de emergencia. Se integrarán en el dispositivo medios que garanticen que no se excede esta velocidad.

h) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate habrá de poder izar el bote de rescate cargado con su asignación completa de personas y su equipo, a una velocidad mínima de 0,3 (cero coma tres) m /s.

i) Todo dispositivo de puesta a flote irá provisto de frenos que puedan detener el descenso de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate y sostenerlos sin riesgos llevando éstos su asignación completa de personas y su equipo; en los casos necesarios las zapatas de los frenos estarán protegidas contra el agua y los hidrocarburos.

j) Los frenos manuales estarán dispuestos de modo que se apliquen siempre a menos que el operario, o un mecanismo accionado por el operario, mantenga el mando de los frenos en la posición en que éstos no actúan.

3) Puesta a flote por zafa automática

Cuando una embarcación de supervivencia requiera un dispositivo de puesta a flote y además esté proyectada para zafarse automáticamente, deberá soltarse de su lugar de estiba de manera automática.

4) Puesta a flote por caída libre

Además de cumplir con las prescripciones aplicables del párrafo l), todo dispositivo de puesta a flote por caída libre que utilice un plano inclinado cumplirá con las siguientes:

i) estará dispuesto de modo que los ocupantes de la embarcación de supervivencia no experimenten fuerzas excesivas durante la puesta a flote;

ii) será una estructura rígida con ángulo de inclinación y longitud suficientes para que la embarcación de supervivencia quede efectivamente clara del buque;

iii) estará eficazmente protegido contra la corrosión y construido de modo que durante la puesta a flote de la embarcación de supervivencia no se produzcan chispas, por rozamiento o choque, que puedan originar incendios.

5) Puesta a flote y embarco por rampa de evacuación

Además de cumplir con las prescripciones aplicables del párrafo 1, todo dispositivo de puesta a flote por rampa de evacuación cumplirá con las siguientes:

í) bastará con una persona para armar la rampa de evacuación en el puesto de embarco;

ii) se podrá hacer uso de la rampa de evacuación con vientos fuertes y mar encrespada.

6) Dispositivos de puesta a flote de balsas salvavidas

Todo dispositivo de puesta a flote de balsas salvavidas cumplirá con las prescripciones de los párrafos 1) y 2), salvo por lo que respecta a la utilización de la gravedad para echar fuera el dispositivo, el embarco en la posición de estiba y la recuperación de la balsa salvavidas cargada. El dispositivo de puesta a flote estará dispuesto de modo que impida el desenganche prematuro de la balsa durante el arriado y que, cuando ésta esté a flote, la suelte automáticamente.

7) Escalas de embarco

a) Se proveerán pasamanos para el paso sin riesgos desde la cubierta hasta el extremo superior de la escala y viceversa.

b) Los peldaños de la escala:

i) serán de madera dura, sin nudos ni irregularidades de otro tipo, bien lisa y que carezca de aristas vivas y astillas, o de un material adecuado de características equivalentes;

ii) tendrán una superficie antideslizante, conseguida mediante estrías longitudinales o aplicando un revestimiento antideslizante aprobado;

iii) tendrán como mínimo una longitud de 480 (cuatrocientos ochenta) milímetros, una anchura de 115 (ciento quince) milímetros y un espesor de 25 (veinticinco) milímetros, excluyendo las superficies o revestimientos antideslizantes utilizados;

iv) estarán colocados a intervalos iguales de 300 (trescientos) milímetros como mínimo y de 380 (trescientos ochenta) milímetros como máximo, y sujetos de modo que permanezcan horizontales.

c) Los cabos laterales de la escala consistirán en dos cordones de abacá sin forro, de una mena no inferior a 65 (sesenta y cinco) milímetros, en cada lado. Cada uno de los cabos será continuo, sin uniones, a partir del peldaño superior. Se podrán utilizar otros materiales a condición de que las dimensiones, resistencia a

la rotura, características de intemperización y alargamiento, y posibilidades de asimiento que ofrezcan, sean por lo menos equivalentes a las del cabo de abacá. Todos los extremos de los cabos irán sujetos de modo que no se puedan descolchar."

Capitulo VIII

Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos

El texto actual del capítulo VIII (reglas 125 a 127) se sustituye por el siguiente:

"Regla 1

Ámbito de aplicación

Las reglas del presente capítulo son aplicables a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros.

Regla 2

Sistema de alarma general de emergencia, cuadro de obligaciones e instrucciones de emergencia

1) El sistema de alarma general de emergencia podrá dar la señal de alarma general de emergencia, constituida por siete o más pitadas cortas, seguidas de una pitada larga, del pito o la sirena del buque, y además por la señal que dé un timbre o un claxon eléctricos u otro sistema de alarma equivalente, alimentados por la fuente principal de energía eléctrica del buque y la de emergencia que prescribe la regla IV/17.

2) Todos los buques dispondrán de instrucciones claras respecto de cada tripulante, que deberán seguirse en caso de emergencia.

3) El cuadro de obligaciones se exhibirá en diversas partes del buque y, en particular, en la caseta de gobierno, en la cámara de maquinas y en los alojamientos de la tripulación e incluirá la información señalada en los siguientes párrafos.

4) En el cuadro de obligaciones se especificarán pormenores relativos a la señal de alarma general de emergencia prescrita en el párrafo l), así como las medidas que la tripulación debe tomar cuando suene esa señal. En el cuadro de obligaciones se especificará asimismo el modo en que se dará la orden de abandonar el buque.

5) En el cuadro de obligaciones constarán los cometidos de los diversos tripulantes, incluidos:

a) el cierre de las puertas estancas, puertas contraincendios, válvulas, imbornales, portillos, lumbreras, portillos de luz y otras aberturas análogas del buque;

b) la colocación de equipo en las embarcaciones de supervivencia y demás dispositivos de salvamento;

c) la preparación y la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia;

d) la preparación general de los otros dispositivos de salvamento;

e) el empleo del equipo de comunicaciones; y

f) la composición de las cuadrillas de lucha contra incendios.

6) En buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros, la Administración podrá permitir una atenuación del rigor de lo prescrito en el párrafo 5) si estima que, dado el reducido número de tripulantes, no se necesita un cuadro de obligaciones.

7) En el cuadro de obligaciones se especificará cuáles son los oficiales designados para hacer que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se conserven en buen estado y estén listos para su utilización inmediata.

8) En el cuadro de obligaciones se especificarán los sustitutos de las personas clave susceptibles de quedar incapacitadas, teniendo en cuenta que distintas situaciones de emergencia pueden exigir actuaciones distintas.

9) El cuadro de obligaciones se preparará antes de que el buque se haga a la mar. Si, una vez preparado el cuadro de obligaciones, se produce algún cambio en la tripulación que obligue a modificarlo, el patrón lo revisará o preparará uno nuevo.

Regla 3

Formación y ejercicios para el abandono del buque

1) Llamadas y ejercicios periódicos

a) Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros la Administración podrá modificar esta prescripción, a condición de que como mínimo cada tres meses se realice un ejercicio de abandono del buque y uno de lucha contra incendios. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las 24 (veinticuatro) horas siguientes a la salida de un puerto si más del 25% (veinticinco por ciento) de los tripulantes no ha participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo del buque de que se trate durante el mes anterior. Para las clases de buques en que esto resulte imposible, la Administración

podrá aceptar procedimientos que sean al menos equivalentes.

b) Cada ejercicio de abandono del buque comprenderá:

i) la convocación de la tripulación a los puestos de reunión por medio del sistema de alarma general y la comprobación de que quedan enterados de lo relativo a la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;

ii) la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;

iii) la comprobación de que la tripulación lleva indumentaria adecuada;

iv) la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;

v) el arriado al menos de un bote salvavidas tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;

vi) las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas;

vii) el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas.

c) Cada ejercicio de lucha contra incendios comprenderá:

i) la presentación en los puestos pertinentes y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones para caso de incendio;

ii) la puesta en marcha de una bomba contraincendios utilizando por lo menos los dos chorros de agua prescritos de modo que se vea que el sistema se encuentra en perfecto estado de funcionamiento;

iii) la comprobación del equipo de bombero y del resto del equipo individual de salvamento;

iv) la comprobación del equipo de comunicaciones pertinente;

v) la comprobación del funcionamiento de las puertas estancas, las puertas contraincendios, válvulas de mariposa contraincendios y los medios de evacuación; yvi) la comprobación de los procedimientos necesarios para el abandono del buque.

d) Dentro de lo posible se arriarán, de conformidad con lo prescrito en el apartado 1 b) v), botes salvavidas distintos en ejercicios sucesivos.

e) Los ejercicios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

f) Cada uno de los botes salvavidas, llevando a bordo la dotación que tenga asignada, se pondrá a flote y maniobrará en el agua por lo menos una vez cada 3 (tres) meses durante la realización de un ejercicio de abandono del buque.

g) En la medida de lo razonable y posible, los botes de rescate que no sean botes salvavidas también utilizados como botes de rescate se pondrán a flote todos los meses llevando a bordo la dotación que tengan asignada y se maniobrarán en el agua. En todo caso se dará cumplimiento a esta prescripción al menos una vez cada 3 (tres) meses.

h) Si los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas y botes de rescate se efectúan llevando el buque arrancada avante, se hará esto, por los peligros que entrañan, sólo en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia en tales ejercicios.

i) En todo ejercicio de abandono del buque se probará el alumbrado de emergencia necesario para realizar las reuniones y el abandono.

j) Los ejercicios podrán adaptarse al equipo pertinente exigido por las presentes reglas. No obstante, si el equipo se lleva con carácter voluntario, se usará en los ejercicios y éstos se adaptarán en consecuencia.

2) Formación e instrucciones impartidas a bordo

a) A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, y a más tardar 2 (dos) semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia. No obstante, si el tripulante se halla adscrito al buque en comisión de servicio según un programa de turnos regulares, recibirá esa formación a más tardar 2 (dos)semanas después de la fecha en que por primera vez se incorporó al buque.

b) Las instrucciones para la utilización de los dispositivos de salvamento que lleve el buque y la supervivencia en el mar se darán a los mismos intervalos que los fijados para los ejercicios periódicos. Podrán darse instrucciones por separado acerca de diferentes partes del sistema constituido por tales dispositivos, pero cada 2 (dos) meses habrá que haber abarcado todos los dispositivos y el equipo de salvamento que lleve el buque. Todo tripulante recibirá instrucciones entre las que figurarán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

i) el manejo y la utilización de las balsas salvavidas inflables del buque, incluidas las precauciones que

hay que tomar con los zapatos de clavos y otros objetos puntiagudos;

ii) los problemas planteados por la hipotermia, el tratamiento de primeros auxilios indicado en casos de hipotermia y otros procedimientos apropiados de administración de primeros auxilios; y

iii) las instrucciones especiales necesarias para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y mala mar.

c) A intervalos que no excedan de 4 (cuatro) meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante a bordo de todo buque provisto de tales dispositivos. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y el arriado de una balsa salvavidas. Esta podrá ser una balsa especial, destinada únicamente a la formación, que no forme parte del equipo de salvamento del buque; dicha balsa especial habrá de estar claramente marcada.

3) Anotaciones

Se anotarán en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efectúen las llamadas y pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, de los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y de la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectúa en su totalidad una llamada, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias que concurrieron y el alcance de la llamada, el ejercicio o la sesión de formación que se llevó a cabo.

4) Manual de formación

a) En cada comedor y en cada sala de juegos y pasatiempos o en cada camarote de la tripulación, habrá un manual de formación. En el manual de formación, que podrá comprender varios volúmenes, deberán figurar, expuestas en términos sencillos y con ilustraciones en todos los casos posibles, instrucciones e información sobre los dispositivos de salvamento de que el buque vaya provisto, y los mejores métodos de supervivencia. Cualquier parte de esa información podrá ofrecerse en forma de medios audiovisuales en lugar de hacerla figurar en el manual. Habrá explicaciones detalladas sobre los puntos siguientes:

i) cómo ponerse los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión, según proceda;

ii) reunión en los puestos asignados;

iii) cómo embarcar en las embarcaciones de supervivencia y en los botes de rescate, ponerlos a flote y abrirlos del costado del buque;

iv) método de puesta a flote desde el interior de la embarcación de supervivencia;

v) suelta desde los dispositivos de puesta a flote;

vi) métodos de protección y empleo de dispositivos de protección en las zonas de puesta a flote, según proceda;

vii) iluminación en las zonas de puesta a flote;

viii) empleo de todo el equipo de supervivencia;

ix) empleo de todo el equipo de detección;

x) con la ayuda de ilustraciones, empleo de los dispositivos radioeléctricos de salvamento;

xi) empleo de anclas flotantes;

xii) empleo del motor y sus accesorios;

xiii) recuperación de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate, y estiba y sujeción de los mismos;

xiv) peligros de la exposición a la intemperie y necesidad de llevar prendas de abrigo;

xv) mejor utilización posible, a fin de sobrevivir, de los medios provistos en las embarcaciones de supervivencia;

xvi) métodos de rescate, incluidos el uso de equipo de salvamento para helicópteros (eslingas, cestos, camillas), los pantalones salvavidas y aparatos de salvamento en tierra y el aparato lanzacabos del buque;

xvii) todas las demás funciones que consten en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia; y

xviii) instrucciones para la reparación de los dispositivos de salvamento en casos de emergencia.

b) En los buques de menos de 45 (cuarenta y cinco) metros de eslora, la Administración podrá atenuar la rigurosidad de lo prescrito en el apartado a). No obstante, se llevará a bordo la información sobre seguridad pertinente.

Regla 4

Adiestramiento para casos de emergencia

La Administración tomará las medidas que considere necesarias para asegurar el adiestramiento de la tripulación que permita a ésta desempeñar sus obligaciones en caso de emergencia. Tal adiestramiento comprenderá, según proceda:

a) tipos de emergencias que puedan producirse, tales como abordajes, incendio y hundimiento;

b) tipos de dispositivos de salvamento normalmente llevados en los buques;

c) necesidad de observar los principios de supervivencia;

d) importancia de la formación y de los ejercicios de adiestramiento;

e) necesidad de estar preparado para cualquier emergencia y de ser siempre consciente de:

i) la información que figure en el cuadro de obligaciones, en particular:las funciones concretas de cada uno de los tripulantes en cualquier emergencia;

el puesto de embarcaciones de supervivencia que corresponda a cada tripulante; y

las señales de llamada a los tripulantes a sus respectivos puestos de embarcaciones de supervivencia o de equipo contra incendios;

ii) ubicación del chaleco salvavidas de cada tripulante y de los de respeto;

iii) ubicación de los mandos de alarma contraincendios;

iv) medios de evacuación;

v) consecuencias del pánico;

f) medidas procedentes en caso de rescate, por medio de helicópteros, de personas que se hallen en buques o embarcaciones de supervivencia;

g) medidas procedentes cuando se convoque a los puestos de embarcación de supervivencia, tales como:

i) ponerse indumentaria adecuada;

ii) ponerse el chaleco salvavidas; y

iii) recoger protección adicional, como mantas, si el tiempo lo permite;

h) medidas procedentes cuando haya que abandonar el buque, entre ellas:

i) cómo subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua; y

ii) cómo saltar al mar desde cierta altura y reducir el riesgo de sufrir lesiones al entrar en el agua;

i) medidas que procede adoptar en el agua, entre ellas:

cómo sobrevivir:

en un incendio o con hidrocarburos en el agua;

frente al frío; y

en aguas infestadas de tiburones;

ii) cómo adrizar una embarcación de supervivencia que está en posición invertida;

j) medidas procedentes a bordo de una embarcación de supervivencia, tales como:

i) alejar rápidamente la embarcación de supervivencia del buque;

ii) la manera de protegerse contra frío o calor extremos;

iii) empleo de anclas flotantes;

iv) apostar vigías;

v) salvamento y cuidado de supervivientes;

vi) cómo ayudar a ser localizado por otros;

vii) comprobar el equipo disponible en la embarcación de supervivencia y uso correcto; y

viii) permanecer, en la medida de lo posible, en las proximidades del naufragio;

k) los principales riesgos para los supervivientes y los principios generales de supervivencia, entre ellos:

i) Precauciones que procede adoptar en climas fríos;

ii) Precauciones que procede adoptar en climas tropicales;

iii) exposición al sol, el viento, la lluvia y el mar;

iv) importancia de usar indumentaria apropiada;

v) medidas de protección en las embarcaciones de supervivencia;

vi) efectos de la inmersión en el agua y de la hipotermia;

vii) importancia de conservar los líquidos del cuerpo;

viii) protección contra el mareo;

ix) uso debido del agua potable y los alimentos;

x) efectos de la ingestión de agua de mar;

xi) medios disponibles para ayudar a ser localizado por otros; e

xii) importancia de conservar la moral.

l) medidas que procede adoptar respecto de la lucha contra incendios:

i) empleo de mangueras contraincendios con distintas lanzas;

ii) empleo de extintores;

iii) conocimiento del emplazamiento de las puertas contraincendios; y

iv) empleo de aparatos respiratorios."

Capítulo IX

Radiotelegrafia y radiotelefonía

Se sustituye el texto actual del capítulo IX (reglas 128 a 146) por el siguiente:

"Radiocomunicaciones

Parte A Ámbito de aplicación y definiciones

Regla 1

Ámbito de aplicación

1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros. No obstante, la Administración podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si esta fecha es posterior.

2) Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que cualquier buque, embarcación de supervivencia o persona en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su posición y obtener ayuda.

Regla 2

Expresiones y definiciones

1) A los efectos del presente capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:

a) Comunicaciones de puente a puente son las comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre los buques desde los puestos desde los que se gobiernan normalmente éstos.

b) Escucha continua significa que la escucha radioeléctrica de que se trate no se interrumpirá salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción del buque esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.

c) Llamada selectiva digital (LSD) es la técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

d) Telegrafía de impresión directa son las técnicas telegráficas automatizadas que cumplen con las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

e) Radiocomunicaciones generales es el tráfico operacional y de correspondencia pública, distinto del de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.

f) INMARSAT es la organización establecida mediante el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) adoptado el tres de septiembre de mil novecientos setenta y seis.

g) Servicio NAVTEX internacional es la coordinación de la transmisión y recepción automática en 518 (quinientos dieciocho) kHz de información sobre seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha utilizando el idioma inglés.

h) Localización es la determinación de la situación de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitados de socorro.

i) Información sobre seguridad marítima significa los radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a los buques.

j) Servicio de satélites de órbita polar es un servicio que está basado en satélites de órbita polar, mediante el que se reciben y retransmiten alertas de socorro procedentes de RLS por satélite y se determina la situación de éstas.

k) Reglamento de radiocomunicaciones es el Reglamento de radiocomunicaciones anejo o que se considere anejo al más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que esté en vigor en el momento de que se trate.

l) Zona marítima A1 es una zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por una Parte.

m) Zona marítima A2 es una zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por una Parte.

n) Zona marítima A3 es una zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispondrá continuamente del alerta.

o) Zona marítima A4 es cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

2) Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el Reglamento de radiocomunicaciones tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento.

Regla 3

Exenciones

1) Las Partes en el Protocolo estiman sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, la Administración podrá conceder a determinados buques exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en las reglas 6 a 10 y 14 7), siempre que:

a) tales buques cumplan con las prescripciones funcionales de la regla 4; y

b) la Administración haya tenido en cuenta el efecto que tales exenciones puedan tener sobre la eficacia general del servicio de socorro por lo que respecta a la seguridad de todos los buques.

2) Solamente se concederá una exención en virtud del párrafo 1):

a) si las condiciones que afecten a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de las reglas 6 a 10 y 14 7); o

b) en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que el buque efectúa fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipado; o bien

c) cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo, o el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve, si esta fecha es posterior,

por lo que respecta a la aplicación de las prescripciones del presente capítulo.

3) Cada Administración remitirá a la Organización, lo antes posible a partir del primero de enero de cada año, un informe que indique todas las exenciones concedidas en virtud de los párrafos 1) y 2) durante el año civil precedente y las razones por las que fueron concedidas.

Regla 4

Prescripciones funcionales

Todo buque, mientras esté en la mar, podrá:

a) con la salvedad de lo dispuesto en las reglas 7 1) a) y 9 1) d) iii), transmitir los alertas de socorro buquecostera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente;

b) recibir alertas de socorro costerabuque;

c) transmitir y recibir alertas de socorro buquebuque;

d) transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;

e) transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro;

f) transmitir y, en la forma prescrita por la regla 3 b), recibir señales para fines de localización;

g) transmitir y recibir información sobre seguridad marítima;

h) transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlas desde éstos, a reserva de lo dispuesto en la regla 14 8); y

i) transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.

Parte B Equipo prescrito para los buques

Regla 5

Instalaciones radioeléctricas

1) Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en la regla 4 durante el viaje proyectado y que, salvo que esté exento en virtud de la regla 3, cumplan con lo prescrito en la regla 6 y en una de las reglas 7, 8, 9 ó 10, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.

2) Toda instalación radioeléctrica estará:

a) situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar su buen funcionamiento, y que garantice compatibilidad electromagnética y evitación de interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;

b) situada de modo que garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operativa;

c) protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;

d) provista de un alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos destinados a operar con la instalación radioeléctrica; y

e) claramente marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación de buque y otras claves, según sea aplicable para la utilización de la estación radioeléctrica.

3) El mando de control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en el puente de navegación y al alcance del puesto de derrota y, si fuera necesario, se dispondrán también los medíos que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Para cumplir con esta prescripción se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas.

Regla 6

Equipo radioeléctrico – Generalidades

1) A reserva de lo dispuesto en la regla 9 4), todo buque llevará:

a) una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir:

i) mediante LSD en la frecuencia de 156,525 (ciento cincuenta y seis coma quinientos veinticinco) MHz (canal 70 (setenta)). Se deberá poder iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 (setenta) en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque; y

ii) mediante radiotelefonía en las frecuencias de 156,300 (ciento cincuenta y seis coma trescientos) MHz (canal 6 (seis)), 156,650 (ciento cincuenta y seis coma seiscientos cincuenta) MHz (canal 13 (trece)) y 156,800 (ciento cincuenta y seis coma ochocientos) MHz (canal 16 (dieciséis)

b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en el canal 70 (setenta) de la banda de ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en el apartado a) i);

c) un respondedor de radar que pueda funcionar en la banda de 9 (nueve) GHz, el cual:

i) irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y

ii) podrá ser uno de los prescritos en la regla VII/14 para una embarcación de supervivencia;

d) un receptor que pueda recibir las transmisiones de] servicio NAVTEX internacional si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna zona en la que se preste el servicio NAVTEX internacional;

e) una instalación radioeléctrica para la recepción de información sobre seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos de Inmarsat, si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna de las zonas cubiertas por Inmarsat pero en la cual no esté provisto un servicio NAVTEX internacional. No obstante, los buques dedicados exclusivamente a efectuar viajes en zonas en las que se preste el servicio de información sobre seguridad marítima por telegrafía de impresión directa en ondas decamétricas y que lleven instalado equipo capaz de recibir tal servicio, podrán quedar exentos de esta prescripción;

f) a reserva de lo dispuesto en la regla 7 3), una radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) que:

i) tenga capacidad para transmitir un alerta de socorro, ya sea a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de 406 (cuatrocientos seis) MHz, o bien, si el buque se dedica únicamente a viajes dentro del ámbito de cobertura de Inmarsat, a través del servicio de satélites geoestacionarios de Inmarsat que trabaja en la banda de 1,6 (uno coma seis) GHz;

ii) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;

iii) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;

iv) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuando esté a flote; y

v) pueda ser activada manualmente.

2) Hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque estará equipado además con un receptor radioeléctrico que pueda mantener un servicio de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2 182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz.

3) Hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve, si el Protocolo entra en vigor antes de esta fecha, todo buque, a menos que esté dedicado a efectuar viajes en zonas marítimas A1 exclusivamente, estará equipado con un dispositivo para generar la

señal radiotelefónica de alarma en la frecuencia de 2 182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz.

4) La Administración podrá eximir a los buques construidos el primero de febrero de mil novecientos noventa y siete, o posteriormente, del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 2) y 3).

Regla 7

Equipo radioeléctrico Zona marítima A1

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe exclusivamente viajes en zonas marítimas A1 estará provisto de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, y que funcione:

a) en ondas métricas utilizando LSD; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS prescrita en el párrafo 3), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

b) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

c) si el buque efectúa viajes en el ámbito de cobertura de estaciones costeras de ondas hectométricas equipadas con LSD, en estas ondas utilizando LSD; o

d) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

e) a través del sistema de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante:i) una estación terrena de buque de Inmarsat; oii) la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.

2) La instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla 6 1) a) podrá también transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía.

3) Los buques que efectúen exclusivamente viajes en zonas marítimas A1 podrán llevar, en vez de la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), una RLS que:

a) pueda transmitir el alerta de socorro utilizando LSD en el canal 70 (setenta) de ondas métricas y permita ser localizada mediante un respondedor de radar que trabaje en la banda de 9 (nueve) GHz;

b) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;

c) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;

d) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuanto esté a flote; y

e) pueda ser activada manualmente.

Regla 8

Equipo radioeléctrico Zonas marítimas A1 y A2

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1, pero que permanezcan en las zonas marítimas A2, llevará:

a) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:

i) 2 187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz utilizando LSD; y

ii) 2 182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz utilizando radiotelefonía;

b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en el apartado 1) a) i) o combinada con ella; y

c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas hectométricas y que trabajen:

i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de Inmarsat; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de Inmarsat o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo.

2) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas pres-

critas en los párrafos 1) a) y 1) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

3) Además, el buque deberá poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante:

a) una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1605 (mil seiscientos cinco) kHz y 4 000 (cuatro mil) kHz o entre 4 000 (cuatro mil) kHz y 27 500 (veintisiete mil quinientos) kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el párrafo 1 a); o

b) una estación terrena de buque de Inmarsat.

4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos con anterioridad al 1 de febrero de mil novecientos noventa y siete que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 (dieciséis) de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 9

Equipo radioeléctrico Zonas manititas A1, A2 y A3

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1 y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple con las prescripciones del párrafo 2), llevará:

a) una estación terrena de buque de Inmarsat que pueda:

i) transmitir y recibir comunicaciones de socorro y seguridad utilizando telegrafía de impresión directa;

ii) iniciar y recibir llamadas prioritarias de socorro;

iii) mantener un servicio de escucha para los alertas de socorro costerabuque, incluidos los dirigidos a zonas geográficas específicamente definidas;

iv) transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa; y

b) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:

i) 2 187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz utilizando LSD; y

ii) 2 182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz utilizando radiotelefonía; y

c) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz, instalación que puede estar separada de la prescrita en el subpárrafo b) i) o combinada con ella; y

d) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera mediante un servicio de radiocomunicaciones que trabaje:

i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1)

f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; o

i) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT, mediante una estación terrena de buque adicional o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.

2) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1 y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple con las prescripciones del párrafo l), llevará:

a) una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en todas las frecuencias de socorro y seguridad de las bandas comprendidas entre 1605 (mil seiscientos cinco) kHz y 4000 (cuatro mil) kHz y entre 4 000 (cuatro mil) kHz y 27 500 (veintisiete mil quinientos) kHz utilizando:

i) llamada selectiva digital;

ii) radiotelefonía; y

iii) telegrafía de impresión directa; y

b) equipo que permita mantener un servicio de escucha de LSD en las frecuencias de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz, 8414,5 (ocho mil cuatrocientos catorce coma cinco) kHz y por lo menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad de LSD de 4207,5 (cuatro mil doscientos siete coma cinco) kHz, 6312 (seis mil trescientos doce) kHz, 12577 (doce mil quinientos setenta y siete) kHz

o 16804,5 (dieciséis mil ochocientos cuatro coma cinco) kHz; en todo momento podrá elegirse cualquiera de estas frecuencias de socorro y seguridad de LSD. Este equipo podrá estar separado del prescrito en el apartado a) o combinado con él; y

c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas decamétricas y que trabaje:

i) a través del sistema de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1)

f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

ii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de Inmarsat; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de Inmarsat o la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; y

d) además, los buques deberán poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que opere en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1605 (mil seiscientos cinco) kHz y 4000 (cuatro mil) kHz y entre 4000 (cuatro mil) kHz y 27500 (veintisiete mil quinientos) kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el subpárrafo a).

3) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los apartados 1) a), 1) b), 1) d), 2) a) y 2) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos antes del primero de febrero de mil novecientos noventa y siete y dedicados exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 y A3 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 (dieciséis) de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 10

Equipo radioeléctrico Zonas marítimas A1, A2, A3 y A4.

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, los buques que efectúen viajes en todas las zonas marítimas llevarán las instalaciones y el equipo radioeléctricos prescritos en la regla 9 2), con la salvedad de que el equipo prescrito en la regla 9 2) c) ii) no se aceptará en sustitución del prescrito en la regla 9 2) c) i), del que siempre deberán ir provistos. Además, los buques que efectúen viajes por todas las zonas marítimas cumplirán con lo prescrito en la regla 9 3).

2) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos antes del primero de febrero de mil novecientos noventa y siete que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2, A3 y A4 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 (dieciséis) de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 11

Servicios de escucha

1) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua:

a) en el canal 70 (setenta) de LSD de ondas métricas si el buque, de conformidad con la regla 6 1) b), está equipado con una instalación de ondas métricas;

b) en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz si el buque, de conformidad con las reglas 8 1) b) o 9 1) c), está equipado con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;

c) en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz y 8414,5 (ocho mil cuatrocientos catorce coma cinco) kHz, y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4207,5 (cuatro mil doscientos siete coma cinco) kHz, 6312 (seis mil trescientos doce) kHz, 12577 (doce mil quinientos setenta y siete) kHz ó 16804,5 (dieciséis mil ochocientos cuatro coma cinco) kHz que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica del buque, si éste, de conformidad con las prescripciones de las reglas 9 2) b) o 10 1), está equipado con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración; y

d) de la señal de alerta de socorro costerabuque por satélite si, de conformidad con las prescripciones de

la regla 9 1) a), el buque está equipado con una estación terrena de buque de Inmarsat.

2) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque.

3) Hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá, cuando sea posible, una escucha continua en el canal 16 (dieciséis) de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que normalmente se gobierne el buque.

4) Hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque para el que se prescriba llevar un receptor de escucha radiotelefónica, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 (dos mi ciento ochenta y dos) kHz. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 12

Fuentes de energía

1) Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

2) Todo buque irá provisto de una fuente o fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, a fin de poder mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque. La fuente o fuentes de energía de reserva tendrán capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas del buque prescrita en la regla 6 1) a) y, según la zona o zonas marítimas para las que esté equipado el buque, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla 8 1) a), la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en las reglas 9 2) a) o 10 1) o la estación terrena de buque de Inmarsat prescrita en la regla 9 1) a) y cualquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en los párrafos 4), 5) y 8), al menos durante un periodo de:

a) en los buques nuevos;

i) tres horas; o

ii) una hora, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de seis horas;

b) en los buques existentes:

i) seis horas, si no van provistos de la fuente de energía eléctrica de emergencia o ésta no cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o

ii) tres horas, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o

iii) una hora, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de seis horas.

La fuente o fuentes de energía de reserva no tendrán que alimentar independientemente al mismo tiempo a las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y hectométricas.

3) La fuente o fuentes de energía de reserva serán independientes de las de la potencia propulsora y el sistema eléctrico del buque.

4) Cuando, además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas, se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas citadas en el párrafo 2), dichas fuentes tendrán capacidad para alimentar simultáneamente durante el periodo especificado en el párrafo 2) a) ó 2) b), según el caso, la instalación radioeléctrica de ondas métricas y:

a) todas las demás instalaciones radioeléctricas que se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva al mismo tiempo; o

b) aquella instalación radioeléctrica que consuma más energía, si sólo se puede conectar una de las otras instalaciones radioeléctricas a la fuente o fuentes de

energía de reserva a la vez que la instalación radioeléctrica de ondas métricas.

5) La fuente o fuentes de energía de reserva se podrán utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en la regla 5 2) d).

6) Cuando una fuente de energía de reserva esté constituida por una o varias baterías de acumuladores recargables:

a) se dispondrá de medios para cargar automáticamente dichas baterías, capaces de recargarlas de acuerdo con las prescripciones relativas a capacidad mínima en un intervalo de 10 (diez) horas; y

b) se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12(doce) meses, cuando el buque no esté en la mar.

7) El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que:

a) deparen el mejor servicio posible;

b) sean de una duración razonable;

c) sean de una seguridad razonable;

d) las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están sometidas a carga como si no están trabajando; y

e) cuando estén plenamente cargadas, basten para proporcionar por lo menos el mínimo de horas de trabajo prescrito en todas las condiciones meteorológicas.

8) Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de los aparatos náuticos o de otros equipos del buque a una instalación radioeléctrica prescrita en el presente capítulo a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

Regla 13

Normas de funcionamiento

1) Todo el equipo que se instale de conformidad con el presente capítulo será de un tipo aprobado por la Administración. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) siguiente, dicho equipo se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la Organización.

2) El equipo instalado con anterioridad a la fecha pertinente prescrita en la regla 1 podrá ser eximido del pleno cumplimiento de dichas normas, a discreción de la Administración, siempre que tal equipo sea compatible con el equipo que satisfaga las normas de funcionamiento, habida cuenta de los criterios que pueda adoptar la Organización en relación con las normas de que se trate.

Regla 14

Prescripciones relativas al mantenimiento

1) El equipo se proyectará de manera que las unidades principales puedan reponerse fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.

2) Cuando proceda, el equipo se construirá e instalará de modo que resulte accesible para su inspección y mantenimiento a bordo.

3) Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

4) Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.

5) La Administración se asegurará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo sean mantenidos de forma que ofrezcan la disponibilidad de lo especificado a efectos funcionales en la regla 4 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para dichos equipos.

6) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A1 y A2, la disponibilidad se asegurará utilizando métodos corno los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, o una combinación de ellos, que apruebe la Administración.

7) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A3 y A4, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de dos métodos como mínimo, tales como la duplicación de equipo, el mantenimiento en tierra o la capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, que apruebe la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización. No obstante, la Administración podrá eximir a un buque de la prescripción de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice un solo método, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.

8) Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de garantizar que se cumple con las prescripciones funcionales especificadas en la regla 4, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en la regla 4 h) hace que el buque de-

je de ser apto para navegar o es motivo para imponer al buque demoras en puertos en los que no haya inmediatamente disponibles medios de reparación, siempre que el buque esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad.

Regla 15

Personal de radiocomunicaciones

Todo buque llevará personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria a juicio de la Administración. Este personal estará en posesión de los títulos especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, según proceda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

Regla 16

Registros radioeléctricos

Se mantendrá un registro que sea satisfactorio a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, de todos los sucesos relacionados con el servicio de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar”

Capitulo X

Aparatos náuticos de a bordo

El texto actual del capítulo X (reglas 147 a 154) y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Aparatos y medios náuticos de a bordo

Regla 1

Ámbito de aplicación

Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes.

Regla 2

Exenciones

La Administración podrá eximir a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente capítulo cuando considere que la naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones.

Regla 3

Aparatos náuticos de a bordo

1) a) Los buques de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros irán provistos de:

i) un compás magnético magistral, con la salvedad prevista en el párrafo d);

ii) un compás magnético de gobierno, a menos que la información de arrumbamiento dada por el compás magistral prescrito en el apartado i) aparezca también en el puesto de gobierno principal y el timonel pueda leerla en aquél claramente;

iii) medios de comunicación adecuados, que la Administración juzgue satisfactorios, entre el puesto del compás magistral y el puesto normal de control de la navegación; y

iv) medios que permitan tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360 (trescientos sesenta)°.

b) El compás magnético a que se hace referencia en el apartado a) estará debidamente compensado y su tablilla o curva de desvíos residuales estará disponible en todo momento.

c) Se llevará un compás magnético de respeto que sea intercambiable con el compás magistral, a menos que haya instalado a bordo el compás de gobierno mencionado en el apartado a) ii) o un girocompás.

d) La Administración, cuando estime irrazonable o innecesario prescribir un compás magnético magistral porque la naturaleza del viaje, la proximidad del buque a tierra o el tipo de buque no justifiquen la utilización de ese compás, podrá eximir a determinados buques o clases de buques de estas prescripciones, a condición de que se lleve siempre un compás de gobierno adecuado.

2) Los buques de eslora inferior a 24 (veinticuatro) metros irán provistos, en la medida que la Administración lo estime razonable y factible, de un compás de gobierno y de medios para tomar marcaciones.

3) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro o posteriormente irán provistos de un girocompás que permita cumplir con las siguientes prescripciones:

a) Las indicaciones del girocompás magistral o de un repetidor giroscópico habrán de ser claramente legibles para el timonel en el puesto de gobierno principal;

b) en cuanto a los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros, habrá que contar con un repetidor giroscópico o con varios de estos repetidores adecuadamente emplazados para tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360 (trescientos sesenta) °.

4) Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro irán provistos de un girocompás que cumpla con lo prescrito en el párrafo 3).

5) Los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia dispondrán al menos de un teléfono u otros medios de comunicación para transmitir información de arrumbamiento a esos puestos. Además, los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el primero de febrero de mil novecientos noventa y dos o posteriormente dispondrán de medios para suministrar lecturas visuales del compás al puesto de gobierno de emergencia.

6) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro o posteriormente, así como los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro, irán provistos de una instalación de radar. A partir del primero de febrero de mil novecientos noventa y cinco, la instalación de radar deberá ser apta para operar en la banda de frecuencia de 9 (nueve) GHz. Además, a partir del primero de febrero de mil novecientos noventa y cinco, los buques de eslora igual o superior a 35 (treinta y cinco) metros irán provistos de una instalación radar que pueda operar en la banda de frecuencia de 9 (nueve) GHz. Los buques de eslora igual o superior a 35 (treinta y cinco) metros pero inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros podrán quedar exentos del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 16), a discreción de la Administración, siempre que el equipo sea plenamente compatible con el respondedor de radar para búsqueda y salvamento.

7) En los buques de eslora inferior a 35 (treinta y cinco) metros dotados de aparato de radar, la instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

8) En el puente de navegación de los buques que en virtud de lo prescrito en el párrafo 6) hayan de ir provistos de una instalación de radar habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por dicha instalación. En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco metros construidos el primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro o posteriormente, los medios de punteo serán por lo menos tan eficaces como los de un punteador de reflexión.

9) Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al veinticinco de mayo de mil novecientos ochenta y los de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el veinticinco de mayo de mil novecientos noventa o posteriormente irán provistos de una ecosonda.

10) Los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros irán provistos de medios adecuados que la Administración juzgue satisfactorios para determinar la profundidad del agua bajo la quilla.

11) Los buques de eslora igual o superior a 45 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un dispositivo indicador de velocidad y distancia.

12) Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro y los de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro o posteriormente irán provistos de indicadores del ángulo de medida del timón, de la velocidad rotacional de la hélice y, además, si tienen hélices de paso variable o hélices de empuje lateral, indicadores del paso y de la modalidad de funcionamiento de tales hélices. Todos estos indicadores serán legibles desde el puesto de órdenes de maniobra.

13) A excepción de lo dispuesto en la regla 1/6, si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener los aparatos mencionados en los párrafos 1) a 12) en buen estado de funcionamiento, el posible funcionamiento defectuoso del equipo no hará que se considere al buque inadecuado para navegar ni será motivo para demorarlo en puertos en los que no se disponga fácilmente de medios de reparación.

14) Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros irán provistos de un radiogoniómetro. La Administración podrá eximir a los buques de dicha prescripción si estima irrazonable o innecesario que se lleve tal instrumento, o si los buques llevan otro equipo de radionavegación que resulte adecuado para los viajes previstos.

15) Hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve, los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos el veinticinco de mayo de mil novecientos ochenta o posteriormente, y en todo caso con anterioridad al primero de febrero de mil novecientos noventa y cinco, irán provistos del equipo radioeléctrico necesario para operaciones de recalada empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía.

16) Todo el equipo provisto en cumplimiento de la presente regla será de tipo aprobado por la Administración. El equipo que se instale a bordo de los buques el primero de septiembre de mil novecientos ochenta y cuatro o posteriormente se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas no inferiores a las aprobadas por la Organización. A discreción de la Administración, el equipo instalado con anterioridad a la aprobación de las normas de funcionamiento de que se trate podrá no ajustarse plenamente a tales normas, siempre que se tengan en cuenta los criterios recomendados que la Organización pueda llegar a aprobar en relación con éstas.

Regla 4

Instrumentos y publicaciones náuticas

Con arreglo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, se llevarán a bordo instrumentos náuticos apropiados y, debidamente actualizado, cartas náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a los navegantes, tablas de mareas, y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado.

Regla 5

Lámparas de señales

1) Los buques irán provistos de una lámpara de señales diurnas cuyo funcionamiento no dependa exclusivamente de la fuente de energía principal. En todo caso se contará con una batería portátil para el suministro de energía eléctrica.

2) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros irán provistos de un juego completo de banderas y gallardetes que permitan enviar mensajes utilizando el Código internacional de señales.

3) Todo buque que en virtud del presente Protocolo deba contar con una instalación radioeléctrica llevará el Código internacional de señales, publicación que también llevará cualquier otro buque que a juicio de la Administración necesite utilizarla.

Regla 6

Visibilidad desde el puente de navegación

1) Los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros cumplirán con las prescripciones siguientes:

a) la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no quedará oculta en más del doble de la eslora del buque, o de 500 (quinientos) metros si esta longitud es menor, a proa de las amuras y a 10 ° (diez) a cada banda, independientemente del calado y del asiento del buque;

b) ningún sector ciego debido al equipo de pesca u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través que impida ver la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra excederá de 10°(diez). El arco total de sectores ciegos no excederá de 20 °(veinte). Los sectores claros entre sectores ciegos serán de 5° (cinco) como mínimo. No obstante, en el campo de visión descrito en el apartado a), cada sector oculto no excederá de 5°(cinco);

c) la altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de navegación sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. En ningún caso constituirá el borde inferior una obstrucción de la vista hacia proa según se describe en esta regla;

d) el borde superior de las ventanas delanteras del puente de navegación permitirá que un observador cuyos ojos estén a una altura de 1800 (mil ochocientos) mm sobre la cubierta del puente pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de órdenes de maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Sin embargo, si la Administración considera que la altura de 1800 (mil ochocientos) mm del nivel de los ojos sobre la cubierta no es razonable ni factible, podrá reducirla, pero no a menos de 1600 (mil seiscientos) mm.

e) el campo de visión horizontal desde el puesto de órdenes de maniobra abarcará un arco no inferior a 225° (doscientos veinticinco) que se extienda desde la línea de proa hasta 22,5° (veintidós coma cinco) a popa del través en ambas bandas del buque;

f) desde cada alerón del puente, el campo de visión horizontal abarcará un arco de 225° (doscientos veinticinco) como mínimo, que se extienda 45° (cuarenta y cinco) en la amura de la banda opuesta a partir de la línea de proa, más 180° (ciento ochenta) de proa a popa en la propia banda;

g) desde el puesto principal de gobierno, el campo de visión horizontal abarcará un arco que vaya desde proa hasta 60° (sesenta) como mínimo a cada banda del buque;

h) el costado del buque será visible desde el alerón del puente; y

i) Las ventanas cumplirán con las prescripciones siguientes:

i) se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas del puente de navegación y no se instalará ninguno de ellos inmediatamente delante de un puesto de servicio;

ii) a fin de evitar reflejos, las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano verti-

cal, con el tope hacia afuera, a un ángulo no inferior a 10° (diez) ni superior a 25° (veinticinco);

iii) no se instalarán ventanas con cristal polarizado ni ahumado; y

iv) dos al menos de las ventanas delanteras del puente de navegación y, según sea la configuración del puente algunas ventanas más, permitirán una visión clara en todo momento, independientemente de las condiciones meteorológicas.

2) Siempre que sea factible, los buques existentes cumplirán con las prescripciones del párrafo 1) a) y b). No obstante, no se requerirán modificaciones estructurales o equipo adicional.

3) En los buques de proyecto no tradicional que a juicio de la Administración no puedan cumplir con las presentes reglas, se dispondrá de medios que permitan obtener un nivel de visibilidad que se aproxime tanto como sea factible al prescrito en la presente regla".

Apéndices

Los actuales apéndices 1 y 2 se sustituyen por lo siguiente:

“Apéndice 1

"Certificados e Inventario del Equipo

1 Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros

Certificado Internacional de Seguridad para

Buque Pesquero

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, con la autoridad conferida por el Gobierno de (nombre del Estado)

Por (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L)

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en la regla I/2 1) c) ii) o 1) c) iii)

Fecha de entrega o en que concluyó la transformación importante

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/6.

2 Que dicho reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

.1 El estado del casco, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y el buque cumple con las prescripciones aplicables,

.2 El calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales del buque está indicado en el cuadernillo de estabilidad aprobado con fecha

3 Que se ha expedido /no se ha expedido un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta

a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en la regla I /6 1) b) ii), b) iii) y c)

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado por un periodo de gracia cuando sea

aplicable la regla I/11 1)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/ 11 1), hasta

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar :

Fecha :

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/11 2) o la regla I/11 4)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 2) o en la regla I/11 4), hasta

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS:

Reconocimiento del equipo

Se certifica que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 1/6 1) b) ii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimientos del equipo

Radioeléctrico

Se certifica que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) b) iii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Primer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Segundo reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Tercer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia cuando sea aplicable la regla I/11 2) o la regla I/11 4)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 2) o en la regla I/ 11 4), hasta

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

2 Modelo del Certificado de exención

Certificado Internacional de exención para

Buque Pesquero

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, con la autoridad conferida por el gobierno de

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula Eslora (L)

Se certifica:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla

el buque queda exento de las prescripciones relativas a

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:

El presente certificado será válido hasta a reserva de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente certificado

Expedido en

(lugar de expedición del certificado) (fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado por un periodo de gracia cuando sea aplicable la regla I /11 1)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I / 11 1), hasta

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/11 2) o la regla I/11 4)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en al regla I/11 2) o en la regia I/11 4 hasta,

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

3 Modelo de Suplemento del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

Inventario del equipo adjunto al

Certificado Internacional de Seguridad para Buque Pesquero

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado internacional de seguridad para buque pesquero Inventario del equipo que permite cumplir con el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977

1 Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

1 Número total de personas para las que sehan provisto dispositivos de salvamento		
	A Babor	A Estribor
2 Número total de botes salvavidas 2.1 Número total de personas a las que se puede dar cabida Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla VII/18) Número de botes salvavidas totalmente Cerrados (regla VII/19)		
Número de botes de rescate Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar		
Balsas salvavidas 4.1 Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote 4.1.1 Número de balsas Número de personas a las que se puede dar cabida Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote 4.2.1 Número de balsas salvavidas 4.2.2 Número de personas a las que se puede dar cabida Número de aros salvavidas Número de chalecos salvavidas Trajes de inmersión Número total 7.2 Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas Número de ayudas térmicas 9 Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento 9.1 Número de respondedores de radar9.2 Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas		

3 Pormenores de la instalaciones radioeléctricas

Elemento Disposiciones y equipos existentes a bordo	

1 Sistemas primarios 1.1Instalación radioeléctrica de ondas métricas: 1.1.1 Codificador de LSD 1.1.2 Receptor de escucha de LSD 1.1.3 Radiotelefonía 1.2Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas: 1.2.1 Codificador de LSD 1.2.2 Receptor de escucha de LSD 1.2.3 Radiotelefonía 1.3Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas y decamétricas 1.3.1 Codificador de LSD 1.3.2 Receptor de escucha de LSD 1.3.3 Radiotelefonía 1.3.4 Telegrafía de impresión directa 1.4 Estación terrena de buque de Inmarsat 2 Medios secundarios para emitir el alerta 3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima: 3.1 Receptor NAVTEX 3.2 Receptor de LIG 3.3Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas 4 RLS por satélite 4.1 COSPASSARSAT 4.2 Inmarsat 5 RLS de ondas métricas 6 Respondedor de radar del buque 7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz[2] 8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz[3]	

4 Métodos utilizados para asegurar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (regla IX/14)

Duplicación del equipo

Mantenimiento en tierra

Capacidad de mantenimiento en la mar

Se certifica que este Inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en (lugar de expedición del Inventario)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el Inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Documento adjunto 2

Resoluciones de la conferencia

Resolución 1

Medidas para evitar una situación en la que se encuentren en vigor dos regímenes convencionales contradictorios

La conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Considerando que la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993, así como del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Convenio de Torremolinos, 1977), crearía una situación perjudicial en la cual estarían vigentes dos regímenes contradictorios,

Convencida de que los Estados que decidan constituirse partes en un régimen actualizado de seguridad de los buques pesqueros sólo necesitan manifestar su consentimiento en obligarse por el Protocolo de Torremolinos, 1993, sin necesidad de adoptar medida alguna respecto del Convenio de 1977,

Deseosa de que el Protocolo de Torremolinos, 1993, entre en vigor sin demora con objeto de implantar lo antes posible el régimen actualizado de seguridad de los buques pesqueros,

1. Invita a todos los Estados a que examinen urgentemente el Protocolo de Torremolinos, 1993, con miras a aceptarlo en fecha próxima;

2. Insta a todos los estados que decidan constituirse partes en el régimen actualizado de seguridad de los buques pesqueros a que depositen los instrumentos apropiados ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) tan pronto como sea posible;

3. Ruega a todos los estados que decidan constituirse Partes en el régimen actualizado a que se aseguren de que depositan instrumentos solamente respecto del Protocolo de Torremolinos, 1993, sin mención alguna del Convenio de Torremolinos, 1977;

4. Pide al Secretario General de la OMI que ponga esta resolución en conocimiento de todos los estados con derecho a constituirse partes en el Protocolo de Torremolinos, 1993, y en particular el ruego formulado en el párrafo 3 supra;

5. Pide además al Secretario General de la OMI que proporcione todo el asesoramiento y ayuda que sea posible a los Estados que estén considerando la posibilidad de constituirse partes en el Protocolo de Torremolinos, 1993, con objeto de asegurar que las medidas adoptadas por los Estados se ajusten a esta resolución;

6. Autoriza e invita al Secretario General a que, en su calidad de depositario del Protocolo, adopte todas las medidas oportunas, de conformidad con el derecho de los tratados y las prácticas de depositario de la OMI y de las Naciones Unidas, para que todos los instrumentos depositados por los Estados tras la adopción del Protocolo de Torremolinos, 1993, faciliten la entrada en vigor solamente de dicho Protocolo y no contribuyan también a cumplir las condiciones para la entrada en vigor del Convenio de Torremolinos, 1977.

Resolución 2

Ciertos aspectos del derecho de los tratados relativos a los Estados que han manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

La conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Tomando nota de que varios Estados han depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Convenio de Torremolinos, 1977)

con anterioridad a la adopción del Protocolo de Torremolinos, 1993,

Tomando nota también de que el Convenio de Torremolinos, 1977, no ha entrado en vigor y de que es poco probable que se cumplan las condiciones para su entrada en vigor después de la adopción del Protocolo de Torremolinos, 1993, el cual está destinado a sustituir al Convenio de Torremolinos, 1977,

Reconociendo que en teoría existe la posibilidad de que el Convenio de Torremolinos, 1977, entre en vigor aún después de que lo haga el Protocolo de Torremolinos, 1993,

Teniendo en cuenta que los Estados que han consentido en obligarse por el Convenio de Torremolinos, 1977, podrían tener dificultades si se constituyeran partes en el Protocolo de Torremolinos, 1993, en caso de que dicho Convenio entrara en vigor,

Considerando que los Estados que han consentido en obligarse por el Convenio de Torremolinos, 1977, y que también desean ser parte en el Protocolo de Torremolinos, 1993, deberían adoptar medidas con objeto de evitar una situación en la que simultáneamente haya en vigor dos regímenes contradictorios de seguridad de los buques pesqueros,

Convencida de que las medidas que adopten los Estados para poner en vigor el Protocolo de Torremolinos, 1993, ayudarán a promover el objetivo y propósito por los que se adoptó el Convenio de Torremolinos, 1977,

1. Invita a los Estados que ya han manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio de Torremolinos, 1977, y que desean ser Parte en el Protocolo de Torremolinos, 1993, a que tomen las medidas adecuadas para evitar encontrarse en una situación en la que haya en vigor simultáneamente dos regímenes contradictorios de seguridad de los buques pesqueros,

2. Pide al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) que, en su calidad de depositario del Convenio de Torremolinos, 1977, y del Protocolo de 1993, ponga la presente resolución en conocimiento de todos los Estados con derecho a constituirse Partes en el Convenio de Torremolinos, 1977, y en el Protocolo de Torremolinos, 1993;

3. Pide además al Secretario General de la OMI que tome todas las medidas necesarias y oportunas para asesorar y ayudar a los Estados interesados que deseen adoptar medidas conformes a la presente resolución.

Resolución 3

Cooperación entre los Estados para la pronta entrada en vigor e implantación eficaz del Protocolo de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

La conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Convencida de que el Protocolo de Torremolinos, 1993, eliminaría las dificultades que han encontrado varios Estados con importantes flotas pesqueras para implantar el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de buques pesqueros, 1977, y proporcionará normas internacionales para la seguridad de los buques pesqueros que podrán ser implantadas por todos los Estados interesados,

Convencida además que la entrada en vigor y la implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, contribuirían de modo importante a la seguridad de los buques en general y de los buques pesqueros en particular,

Reconociendo la importancia de la cooperación mundial para fomentar la pronta entrada en vigor del Protocolo y su implantación eficaz por el mayor número posible de Estados, particularmente de los países en desarrollo,

1. Insta a los Estados a que se constituyan partes en el Protocolo de 1993 lo antes posible con objeto de facilitar su pronta entrada en vigor, y a que cooperen entre sí para lograr este objetivo;

2. Invita a los Estados a que fomenten, previa consulta con la Organización Marítima Internacional (OMI), el apoyo a aquellos Estados que soliciten asistencia técnica para la aceptación e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, así como todas las medidas para facilitar la formulación de normas regionales en las distintas zonas, tal como prevé el artículo 3 5) del Protocolo de Torremolinos, 1993;

3. Invita además a los Estados a que inicien la adopción de medidas de conformidad con la presente resolución sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo.

Resolución 4

Elaboración de normas regionales para buques pesqueros pequeños, según se prevé en el articulo 3 5) del Protocolo de Torremolinos, 1993, relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

La conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Observando que el Protocolo de Torremolinos, 1993, no contiene prescripciones específicas sobre determinado equipo de seguridad de los buques pesqueros de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros, tal como los dispositivos de salvamento,

Tomando nota también de las iniciativas de ciertos Estados para elaborar normas regionales uniformes, como se prevé en el artículo 3 5) del Protocolo de Torremolinos, 1993, a fin de asegurar que se mantenga en un grado aceptable la seguridad de los buques pesqueros a los que se aplica el artículo 3 4) del Protocolo, determinando las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos, 1993, que habrían de aplicarse, total o parcialmente, a dichos buques,

Tomando nota además de que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha incluido en su programa de trabajo una revisión de las partes A y B del Código FAO/ OIT/ OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros,

Reconociendo que dicho Código de Seguridad, una vez revisado podría ofrecer orientación para elaborar normas regionales,

1. Insta a todos los Estados a que, dados los riesgos inherentes de las operaciones de los buques pesqueros, tengan en cuenta las prescripciones sobre el equipo de seguridad al decidir, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 4) del Protocolo, cuáles son las reglas que se deberían aplicar, en su totalidad o en parte, a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros, pero inferior a los criterios de eslora aplicables del capítulo en cuestión;

2. Insta asimismo a los Estados a que elaboren normas regionales uniformes, como se prevé en el artículo 3 5) del Protocolo, sin esperar a la entrada en vigor del Protocolo;

3. Pide a la OMI que revise, con carácter prioritario, las partes A y B del Código FAO/ OIT/ OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros.

Resolución 5

Aplicación de normas regionales para buques pesqueros pequeños, según se prevé en el articulo 3 5) del Protocolo Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

La conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Tomando nota del artículo 3 5) del Protocolo de Torremolinos, 1993, en el que si estipula que las Partes deberán tratar de establecer normas regionales uniformes para los buques pesqueros a que se refiere el artículo 3 4) del mismo,

Tomando nota asimismo de que se manifestaron diferentes opiniones acerca de si las Partes que hubieran acordado medidas para el establecimiento de normas regionales uniformes podrían aplicar dichas normas a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros pero inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros con derecho a enarbolar el pabellón de estados que no participen en tales medidas regionales,

Teniendo en cuenta que varios Estados no podían apoyar la propuesta de que solamente después de la adopción por parte de la Organización, dichas normas regionales establecidas serían aplicables a los buques pesqueros a que se refiere el artículo 3 4), pero que no tuvieran derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que esté obligado por las normas regionales, y que operen en tales regiones,

Reconociendo que varios estados han manifestado preocupación por el hecho de que tendrían dificultades al ratificar el Protocolo, a menos que todos los buques pesqueros que operen en las regiones en cuestión estén sujetos a normas uniformes de seguridad establecidas para tales regiones,

Deseando evitar una situación en la que se ponga en peligro la pronta entrada en vigor del Protocolo,

Pide al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) que invite a los organismos apropiados de la Organización a examinar con carácter altamente prioritario si las normas regionales uniformes a que se hace referencia en el ar-

tículo 3 5) se podrían aplicar a buques pesqueros que tengan derecho a enarbolar el pabellón de Estados no obligados por dichas normas y que operen en las regiones en cuestión, y en caso afirmativo en virtud de qué reglas y procedimientos.

Resolución 6

Compartimentado y estabilidad con avería de los buques pesqueros

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Tomando nota de que la regla 14 del capítulo III del Anexo del Protocolo de Torremolinos, 1993, y la recomendación 5 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia de 1993 establecen para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 100 (cien) metros un grado de aptitud para conservar la flotabilidad basado en criterios deterministas,

Consciente de que en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 se han incluido recientemente prescripciones sobre compartimentado y estabilidad con avería aplicables a los buques de carga basadas en criterios probabilistas,

Consciente asimismo que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) tiene la intención de armonizar en todos los instrumentos pertinentes de la OMI las prescripciones relativas a la aptitud para conservar la flotabilidad después de avería, aplicando el principio probabilista,

Invita al Comité de Seguridad Marítima de la OMI a que incluya en su programa de trabajo el examen de las disposiciones sobre compartimentado y estabilidad del Protocolo de Torremolinos, 1993, con el fin de transformarlas utilizando el método probabilista, manteniendo, al mismo tiempo, el grado general de aptitud para conservar la flotabilidad actualmente indicado en el Protocolo de Torremolinos, 1993.

Resolución 7

Materiales pirorretardantes para la construcción de botes salvavidas de los buques pesqueros

La Conferencia,

Habiendo Adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Tomando Nota de que en la regla 17 del capítulo VII del Anexo de dicho Protocolo se emplea la expresión “pirorretardantes” por lo que respecta a los materiales utilizados en la construcción del casco y de las capotas integrales de forma análoga a la contenida en la regla III/41 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), en su forma enmendada,

Tomando nota además de que no existe una definición de materiales pirorretardantes en el Protocolo de Torremolinos, 1993, ni en el Convenio SOLAS 1974,

Invita al Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional a que elabore la definición adecuada de materiales pirorretardantes para la construcción de botes salvavidas, junto con los correspondientes criterios relativos a dicha definición, así como los procedimientos de ensayos de exposición al fuego destinados a evaluar el cumplimiento de los criterios aplicables a tales materiales.

Resolución 8

Cumplimiento de las prescripciones relativas al SMSSM en los buques pesqueros existentes

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993), que introduce, entre otras, las prescripciones sobre radiocomunicaciones para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM),

Tomando Nota de que las prescripciones correspondientes del Protocolo de Torremolinos, 1993, se aplicarán a los buques pesqueros existentes el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve o en la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es posterior,

Reconociendo que si los buques pesqueros existentes no cumplieran con las prescripciones pertinentes del SMSSM ello crearía una diferencia perjudicial entre los buques pesqueros nuevos y los existentes por una parte, y entre los buques pesqueros existentes y otros tipos de buques por otra parte, en lo que respecta a los niveles de seguridad,

1. Insta a las Partes en el Protocolo de Torremolinos, 1993, a que implanten las prescripciones del SMSSM en los buques pesqueros existentes a más

tardar el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve sin esperar la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993;

2. Invita a la Organización Marítima Internacional (OMI) a que en consulta o junto con otros organismos especializados de las Naciones Unidas y organizaciones intergubernamentales interesadas, según sea oportuno, adopte las medidas necesarias para implantar las prescripciones del SMSSM por lo que respecta a los buques pesqueros existentes, según se recomienda más arriba;

3. Recomienda que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI examine, cuando lo estime oportuno, cualquier problema relacionado con el SMSSM que ataña en particular a los buques pesqueros, con miras a elaborar normas apropiadas que garanticen la seguridad de estos buques y de sus tripulaciones.

Resolución 9

Pronta introducción de las radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) en los buques pesqueros existentes

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Tomando nota de que la prescripción que figura en la regla IX/6 1) del Protocolo de Torremolinos, 1993, de llevar radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) en los buques pesqueros existentes no entrará en vigor hasta el primero de febrero de mil novecientos noventa y nueve,

Reconociendo que las RLS por satélite constituyen un medio útil para transmitir mensajes de socorro y prestar ayuda en la rápida localización de buques en peligro,

Reconociendo además que la pronta instalación de RLS por satélite acrecentará la seguridad en el mar,

Recomienda a los gobiernos que fomenten la instalación de RLS por satélite en buques pesqueros existentes lo más pronto posible, antes de la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993.

Resolución 10

Aparatos y medios náuticos de a bordo

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos, 1993),

Tomando Nota de que en el capítulo X del Protocolo de Torremolinos, 1993, se estipulan reglas autónomas sobre los aparatos y medios náuticos de a bordo para buques pesqueros,

Tomando Nota Además de que, actualmente, las prescripciones relativas a los aparatos náuticos de a bordo del capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) se aplican también a los buques pesqueros,

Deseando evitar que los buques pesqueros que cumplen con las prescripciones del Protocolo de Torremolinos, 1993, se vean obligados también a cumplir con las prescripciones del Convenio SOLAS, 1974, relativas a los aparatos y medios náuticos de a bordo,

Invita al Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítimas Internacional (OMI) a que apruebe, antes de la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, 1993, una enmienda al capítulo V del SOLAS de modo que las prescripciones relativas a los aparatos y medios náuticos de a bordo aplicables a los buques pesqueros que estén obligados a cumplir con las disposiciones del capítulo X del Protocolo.

Resolución 11

Agradecimiento al Gobierno y al pueblo de España

La Conferencia,

Agradeciendo profundamente la amable invitación del Gobierno de España para que la Conferencia se celebrara en Torremolinos,

Consciente del esfuerzo realizado por el Gobierno de España para contribuir a la adopción de un instrumento internacional destinado a mejorar la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores, como lo demuestra la celebración en Torremolinos de dos conferencias internacionales sobre seguridad de los buques pesqueros en 1977 y 1993,

Valorando altamente las excelentes disposiciones adoptadas por el Gobierno español para la celebración de la Conferencia así como la hospitalidad ofrecida a los participantes por el Gobierno y el pueblo de España.

1 Expresa su profunda gratitud al Gobierno y al pueblo de España por su contribución al éxito de esta Conferencia;

2 Decide, como reconocimiento de dicha contribución, designar el Protocolo adoptado por la Conferencia "Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977".Documento adjunto 3

Recomendaciones de la Conferencia

(Cuando se hace referencia a las reglas se trata de las del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977)

1 Directrices sobre un método de cálculo de los efectos del agua embarcada en cubierta (regla III/6)

1) La aptitud del buque para resistir el efecto de escora provocado por la presencia de agua en cubierta deberá demostrarse utilizando un método cuasiestático, remitiéndose a la figura 1, cuando se cumpla la siguiente condición estando el buque en las condiciones operacionales más desfavorables.

La relación C_{wod} = área b no debe ser inferior a la unidad

área a

2) El ángulo que limita el área b deberá ser igual al ángulo de inundación θ_f o tener 40° (cuarenta), si este valor es menor.

3) El valor del momento escorante M_{wod} (o del correspondiente brazo escorante) debido a la presencia de agua en cubierta deberá determinarse en la hipótesis de que el pozo de cubierta está lleno hasta el galón de la amurada tomado en su punto más bajo y el buque está escorado hasta el ángulo en que dicho punto queda sumergido. Para la determinación de M_{wod} se utilizará la siguiente fórmula:

$M_{wod} = K.M_w$

donde: M_w = momento escorante estático debido al agua en cubierta

K = coeficiente

a) Si M_{wod} se determina siguiendo un método estático, cabrá aplicar el coeficiente K = 1,0 (uno coma cero)

b) Si M_{wod} se determina siguiendo un método cuasiestático, en el valor de K se podrá tener en cuenta el periodo de balance del buque y el efecto dinámico de la corriente de agua, incluido el efecto de la disposición y de la configuración de los pozos de cubierta y casetas. El valor de K habrá de ser satisfactorio habida cuenta del tipo del buque, la zona de operaciones, etc. Para buques en que el ángulo de inmersión de la línea de contorno de cubierta θ_D sea de menos de 10° (diez) a l5° (quince), o en que el ángulo de inmersión del galón de la amurada θ_B sea de menos de 20° (veinte) a 25° (veinticinco), cabrá utilizar un valor K mayor que 1,0 (uno coma cero) . Si θ_D es más de 20° (veinte) o si θ_D es de más de 30° (treinta), cabrá utilizar un valor K menor que 1,0 (uno coma cero).

4) Al calcular M_w se partirá de las siguientes hipótesis:

a) al principio el buque se encuentra en la condición de adrizado,

b) durante la escora, los valores de asiento y desplazamiento son constantes e iguales a los correspondientes al buque sin agua embarcada en cubierta,

c) no se considera el efecto de las portas de desagüe.

5) Las disposiciones anteriores pueden modificarse teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas estacionales y los estados de la mar en las zonas en que el buque haya de operar, el tipo del buque y su modalidad de explotación.

6) Podrán adoptarse otros métodos para el cálculo del efecto del agua embarcada en cubierta utilizando el planteamiento dinámico.

2 Directrices relativas a la acumulación de hielo (regla III/8)

En la aplicación de la regla III/8 se utilizarán las siguientes zonas de formación de hielo:

1) a) la zona situada al norte de la latitud 65° (sesenta y cinco) 30 (treinta) N, entre la longitud 28° (veintiocho) W y la costa occidental de Islandia; al norte de la costa septentrional de Islandia; al norte de la loxodrómica trazada desde la latitud 66° (sesenta y seis) N, longitud 15° (quince)W, hasta la latitud 73° (setenta y tres) 30 (treinta) N, longitud 15° (quince) E; al norte de la latitud 73° (setenta y tres) 30 (treinta) N, entre la longitud 15° (quince) E y 35° (treinta y cinco) E y al este de la longitud 35° (treinta y cinco) E, así como al norte de la latitud 56° (cincuenta y seis) N en el Mar Báltico;

b) la zona situada al norte de la latitud 43° (cuarenta y tres) N limitada al oeste por la costa de América del Norte y al este por la loxodrómica trazada desde la latitud 43° (cuarenta y tres) N, longitud 48° (cuarenta y ocho) W, y desde aquí, a lo largo de la longitud 28° (veintiocho) W;

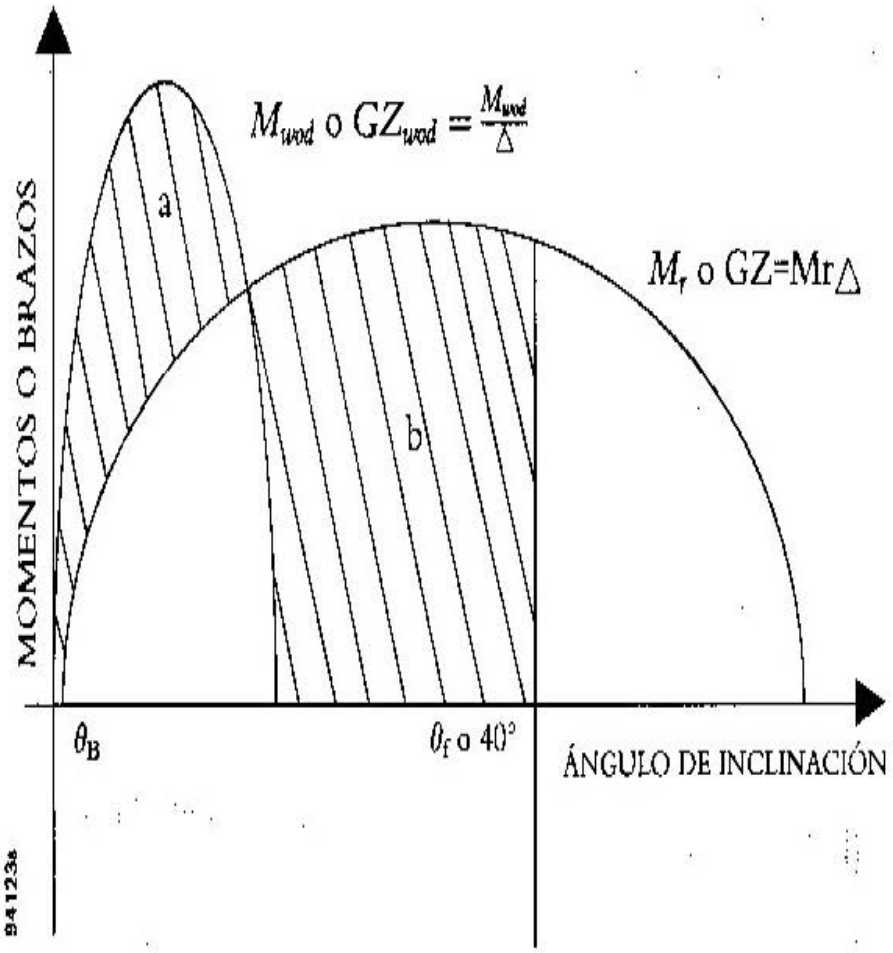

M_{wod} o $GZ_{wod} = \frac{M_{wod}}{\Delta}$
a
M_r o GZ=MrΔ
b
MOMENTOS O BRAZOS
θ_B
θ_f o 40°
ÁNGULO DE INCLINACIÓN
941236

Figura 1 Agua embarcada en cubierta

c) todas las zonas marítimas situadas al norte del continente norteamericano y al oeste de las zonas definidas

en los apartados a) y b) del presente párrafo;

d) los mares de Bering y Ojotsk y el estrecho de Tartaria durante la temporada de formación de hielo;

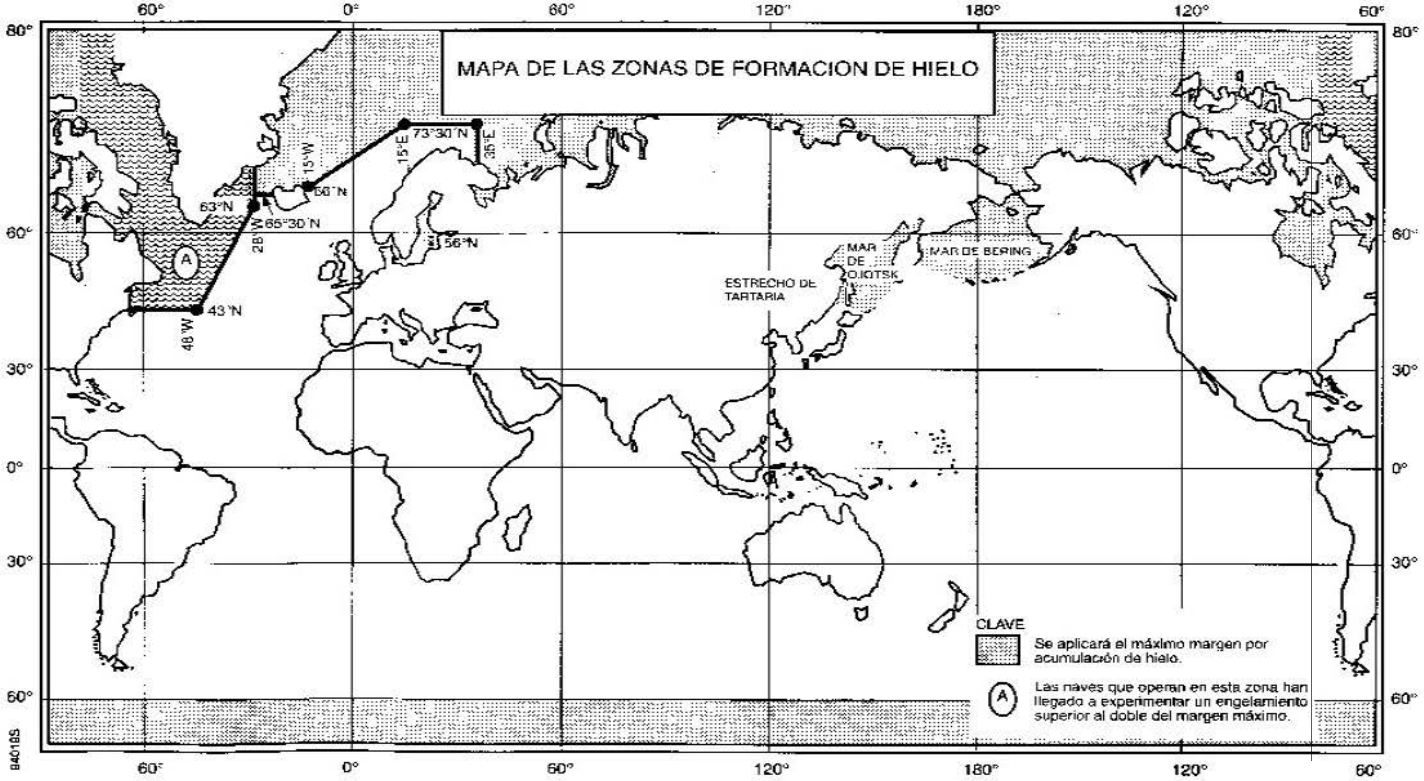
e) al sur de la latitud 60° (sesenta) S.

Se adjunta un mapa ilustrativo de esas zonas.

2) En relación con los buques que faenen en zonas marítimas en las que se espere acumulación de hielo:

a) si se trata de las zonas indicadas en los apartados a), c), d) y e) del párrafo 1, en las que, según se sabe, las condiciones de formación de hielo son notablemente distintas de las previstas en la regla III/8 l), podrán aplicarse prescripciones relativas a la acumulación de hielo en las que el margen de compensación oscile entre la mitad y el doble del prescrito en esa regla;

b) si se trata de la zona indicada en el apartado b) del citado párrafo en la que cabe esperar una acumulación de hielo que exceda del doble del previsto para el margen de compensación prescrito en la regla III/8 1) podrán aplicarse prescripciones más severas que las que figuran en dicho apartado.


MAPA DE LAS ZONAS DE FORMACION DE HIELO
60°
0°
60°
120°
180°
120°
60°
80°
60°
30°
0°
30°
60°
63°N
66°30'N
56°N
43°N
28°W
48°W
15°W
56°N
15°E
73°30'N
35°E
A
ESTRECHO DE TARTARIA
MAR DE OJOTSK
MAR DE BERING
CLAVE
Se aplicará el máximo margen por acumulación de hielo.
A
Las naves que operan en esta zona han llegado a experimentar un engelamiento superior al doble del margen máximo.
B4018S

3 Directrices relativas a la información sobre estabilidad (regla III/ 10)

En la información sobre estabilidad que se facilite para el buque figurarán:

1) a) cálculos de estabilidad, incluidas las curvas GZ para las condiciones operacionales prescritas en la regla III/7;

b) instrucciones que señalen toda condición crítica desde el punto de vista de la estabilidad, como por ejemplo, la necesidad de mantener llenos los tanques de lastre cuando sea necesario para lograr una estabilidad adecuada;

c) el cálculo máximo de servicio admisible correspondiente a cada condición operacional; y

d) cuando proceda, el calado mínimo de servicio exigido.

2) La formación que se necesite respectivamente para los siguientes métodos habida cuenta del tipo de buque, el servicio proyectado, etc.

a) Si se van a hacer cálculos de las curvas GZ:

i) información para determinar los pesos, la posición de los centros de gravedad y los efectos de las superficies libres en los tanques, bodegas de pescado y espacios encajonados de cubierta para pescado;

ii) información relativa a la estabilidad de formas y a los parámetros hidrostáticos, y

iii) desplazamiento y variaciones del centro de gravedad en la condición de buque vacío, respecto del lastrado permanente.

b) Cuando se utilicen pruebas de balance:

i) información para determinar la altura metacéntrica GM_o, mediante pruebas de balance, e

ii) información que contenga la altura metacéntrica GM_o mínima prescrita para la gama de calados previsibles en la práctica;

c) Información simplificada: información complementaria o de otra índole que permita operar con seguridad sin recurrir a cálculos ni a pruebas de balance.

3) a) instrucciones de llenado y vaciamiento de los tanques cuyo líquido tenga superficie libre;

b) información sobre la utilización y el control apropiados de los dispositivos estabilizadores; y

c) información sobre el peso y la distribución del lastre permanente.

4) Para los buques a los cuales se aplique la regla III/14:

a) información sobre la utilización del lastre y de otros sistemas en que se emplee líquido para corregir la escora y el asiento;

b) formularios para el registro diario del contenido de los tanques; y

c) instrucciones relativas a la carga para ayudar a que el buque se mantenga a flote después de sufrir una inundación.

4 Directrices sobre un método de cálculo de la altura de las amuras (regla III/ 12)

1) Altura de las amuras: la distancia vertical mínima desde la máxima flotación hasta el canto superior de la cubierta expuesta más alta, medida en la perpendicular de proa.

2) La determinación de la altura de las amuras (H_B) exigida, puede hacerse según la siguiente fórmula:

L H_B = K_1 L (1 +), K2(dos) donde:

L es la eslora del buque en metros tal como se define en la regla I/2 5).

K_1 y K_2 son los coeficientes según las zonas de operaciones y la eslora (L) tal como se indica a continuación:

Zona de operaciones	L	K_1	K_2
Condiciones extremas con oleaje (olas de hasta 8 m)	$24\ m \leqslant L < 110\ m$	0,09	-270
	$L \geqslant 110\ m$	$4{,}959/L$	600
Condiciones extremas con oleaje (olas de más de 8 m)	$24\ m \leqslant L < 110\ m$	0,117	-220
	$L \geqslant 110\ m$	$5{,}991/L$	1 484

La Administración debería estipular una de las normas anteriores o cualquier otra, teniendo en cuenta el estado de la mar y las condiciones meteorológicas previstas en determinadas zonas pesqueras.

3) Cuando la altura de las amuras exigida se obtenga por arrufo, éste se deberá extender desde la roda 0,15 (cero coma quince) L como mínimo a popa de la perpendicular de proa. Cuando se obtenga mediante la instalación de un castillo de proa éste se deberá extender desde la roda 0,07 (cero coma cero siete) L como mínimo a popa de la perpendicular de proa. Sin embargo, cuando la longitud del castillo de proa sea superior a 0,15 (cero coma quince) L, se deberá considerar debidamente la posibilidad de instalar un mamparo con unos dispositivos de cierre adecuados. Si no se instala dicho mamparo, se deberá disponer de medios adecuados para eliminar el agua del castillo de proa abierto.

4) Cuando exista una amurada, ésta se podrá tener en cuenta como una altura de 1 (un) metro, siempre que la amurada se extienda desde la roda hasta un punto situado a 0,15 (cero coma quince) L como mínimo a popa de la perpendicular de proa.

5) Cuando un buque tenga siempre un asiento de popa en condiciones de servicio, se podrá considerar el asiento mínimo en el cálculo de la altura de las amuras.

5 Directrices sobre los cálculos de compartimentado y estabilidad con avería (regla III/14)

1) Condiciones de equilibrio

a) La flotación final después de avería sufrida en cualquier compartimiento deberá estar:

i) en la línea de las aberturas por las que se produciría la inundación progresiva de los espacios inferiores y ajustarse a lo prescrito por la Administración; o

ii) en el extremo popel del canto superior de la cubierta de la toldilla, en el eje longitudinal, a reserva de lo estipulado en el párrafo 3) a) infra.

b) La inundación asimétrica deberá quedar reducida al mínimo compatible con la adopción de medidas eficaces. Cuando sea necesario corregir grandes ángulos de escora, los medios que se adopten serán automáticos en la medida de lo posible.

2) Hipótesis de avería

Serán aplicables las siguientes hipótesis de avería:

a) En todos los casos, la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5(cinco) m, medida hacia el interior del buque, desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la máxima flotación de servicio, siendo B (expresado en m) el valor definido en la regla I/2 7).

c) Si una avería de dimensiones menores que las especificadas en los apartados a) y b) supra diese lugar a condiciones peores, se tomará dicha avería como hipótesis.

d) La inundación deberá quedar limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes. Si en un mamparo transversal hay bayonetas o nichos de no más de 3,05 (tres coma cero cinco) m de la supuesta avería, tal como ésta queda definida en el apartado b) supra, dicho mamparo transversal podrá considerarse como intacto y los compartimientos contiguos se podrán inundar aisladamente. Cuando dentro de la extensión transversal de la supuesta avería haya una bayoneta o un nicho de más de 3,05 (tres coma cero cinco) m de longitud en un mamparo transversal, los dos compartimientos adyacentes a este mamparo deberán considerarse como inundados. No se considerará como bayoneta la formada en la unión del mamparo del pique de popa y la cara alta del pique de popa.

e) Cuando un mamparo transversal principal quede comprendido dentro de la extensión transversal de la supuesta avería y presente una bayoneta de más de 3,05 (tres coma cero cinco) m en la zona de un doble fondo o de un tanque lateral, el doble fondo o los tanques laterales adyacentes a la parte del mamparo transversal principal que presenta la bayoneta se considerarán como inundados simultáneamente.

f) El espaciamiento entre los mamparos transversales principales estancos será como mínimo de 1/3 $L^{2/3}$ m, siendo L (expresado en m) el valor definido en la regla I/2 5). Cuando el espaciamiento entre mamparos transversales sea menor, se supondrán inexistentes uno o más de estos mamparos a fin de lograr la distancia mínima entre mamparos.

g) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el apartado b) supra, hay tuberías, conductos o túneles, se adoptarán medidas que impidan que por causa de aquélla pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que, en los cálculos co-

rrespondientes a cada caso de avería, se haya supuesto que son inundables.

h) Cuando la experiencia haya demostrado que, por lo que respecta a los apartados b) y f) supra, hay otros valores más apropiados que los allí consignados, se hará uso de ellos.

3) Hipótesis de conservación de flotabilidad

Se considerará que el buque puede resistir las condiciones de avería especificadas en el párrafo 2) supra a condición de que permanezca a flote en un estado de equilibrio estable y satisfaga los siguientes criterios de estabilidad:

a) Se podrá considerar que la estabilidad en la fase final de inundación es suficiente si el arco de la curva de brazos adrizantes mide como mínimo 20° (veinte) más allá de la posición de equilibrio, y el brazo adrizante residual es de por lo menos 100 (cien) milímetros.. El área subtendida por el arco de la curva de brazos adrizantes no deberá ser inferior a 0,0175 (cero coma cero ciento setenta y cinco) mrad. Se estudiará el posible riesgo presentado por las aberturas que, con o sin protección, puedan quedar sumergidas temporalmente cuando se esté dentro del margen de estabilidad residual. Se podrá tener en cuenta el volumen no inundado de la toldilla alrededor del guardacalor del espacio de máquinas, si dicho guardacalor es estanco a este nivel, en cuyo caso la flotación después de avería no deberá quedar por encima del extremo popel de la cubierta de la toldilla en el eje longitudinal.

b) El ángulo de escora en la fase final de inundación no debe exceder de 20° (veinte).

c) La altura metacéntrica inicial del buque averiado, en la fase final de inundación estando adrizado, debe ser positiva y no inferior a 50 (cincuenta) milímetros.

d) Sólo se permitirá una aplicación menos rigurosa de las prescripciones relativas a la estabilidad después de avería si las proporciones, la disposición y las restantes características del buque resultan más favorables para la estabilidad después de avería.

4) Permeabilidades

Se emplearán como permeabilidades las calculadas o estimadas para cada uno de los espacios de que se trate.

5) Condición inicial de la carga

Los cálculos de compartimentado y estabilidad se realizarán para la condición operacional más desfavorable respecto de la flotabilidad y la estabilidad residuales sin acumulación de hielo.

6 Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contraincendios (partes B y C del capítulo V)

En el estudio del problema de la congelación de los colectores contraincendios de los buques se ofrecen como posibles las siguientes soluciones:

a) recirculación de una cantidad suficiente de agua, si es necesario, procedente de un depósito caldeado;

b) utilización de un sistema de colector contraincendios provisto de una tubería seca tal que en ella no haya agua hasta que se abra la válvula reguladora situada en un espacio accesible protegido de las heladas (en el colector de subida);

c) utilización de un sistema de fugas que deje escapar suficiente cantidad de agua por los extremos del colector contra incendios; y

d) utilización de un sistema de caldeo que mediante vapor, electricidad o agua caliente mantenga el agua del colector contraincendios en estado líquido. Este sistema podrá llevar aislamiento para evitar pérdidas de calor. El caldeo también puede ser útil para reducir la cantidad de agua de circulación necesaria en los sistemas indicados en los apartados a) y c) de la presente recomendación.

En cualquier caso, para evitar la congelación del colector contraincendios a una baja temperatura ambiente es preciso que esté provisto de un sistema eficaz de desagüe y que la tripulación lo utilice correctamente.

7 Directrices relativas al empleo de ciertos materiales plásticos (reglas V/11 y V/31)

Al estudiar el problema relativo al empleo de ciertos materiales plásticos, especialmente en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, la Administración deberá tener presente que estos materiales son inflamables y que pueden producir cantidades excesivas de humo y de otras sustancias tóxicas en caso de incendio.

8 Directrices sobre un método de cálculo de la distancia mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas o el borde de la cubierta de trabajo (regla VI/3)

1) La distancia vertical mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo

del galón de las amuradas o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas, distancia a la cual se hace referencia en la regla VI/3, se determinará para cada buque teniendo en cuenta la probabilidad de embarcar agua en cubierta cuando el buque esté faenando con moderada mar de través. Tal probabilidad no deberá ser superior a un 5% (cinco por ciento) . En los cálculos se tendrá en cuenta el coeficiente de amortiguamiento que puede resultar de la presencia de quillas de balance o de cualquier otro dispositivo amortiguador del balance.

2) Cuando no exista una práctica nacional al respecto, se podrá determinar esa distancia por medio de las fórmulas siguientes basadas en el análisis regresivo de los resultados del cálculo de la probabilidad de embarcar agua en cubierta, que se supone es el 5% (cinco por ciento) cuando el buque está faenando con moderada mar de través con olas de una altura típica aproximada de 2,9 (dos coma nueve) metros y 1,4 (uno coma cuatro) metros, respectivamente:

$H = 0{,}53+0{,}11B+0{,}32(2{,}60^{B} +0{,}85(C_B0{,}60)^{d} +0,\ 61 (GM\ \ 0,\ 70)$ m

para los buques pesqueros destinados a interrumpir sus faenas con olas de altura típica superior a 2,9 (dos coma nueve) metros, y

$H = 0{,}80+0{,}23(2{,}60^{B} +0{,}52(C_B0{,}60)$

^{d} +0, 62 (GM 0, 70) m

para los buques pesqueros destinados a interrumpir sus faenas con olas de altura típica de 1,4 (uno coma cuatro) metros ; si la altura típica de las olas se sitúa entre 2,9 (dos coma nueve) metros y 1,4 (uno coma cuatro) metros , los valores de H se determinarán por interpolación lineal.

En las mencionadas fórmulas

B =manga máxima del buque medida en el centro de éste hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro hecho con cualquier otro material (m)

d =calado de trazado máximo admisible (m)

C_B = coeficiente de bloque

GM = altura metacéntrica inicial (m)

Todas las dimensiones corresponden a la máxima flotación de servicio.

Texto refundido de las reglas del anexo del Conveniointernacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, modificado por el protocolo de Torremolinos, 1993.

Reglas para la construcción y el equipo de los buques pesqueros.

Capitulo I – Disposiciones Generales.

Regla 1.

Ámbito de aplicación.

Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones de este anexo serán aplicables a los buques nuevos.Regla 2

Definiciones

Buque nuevo es un buque respecto del cual, en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o posteriormente:

a) se adjudica el oportuno contrato de construcción o de transformación importante; o

b) adjudicado el contrato de construcción o de transformación importante antes de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, la entrega se produce tres años después de dicha fecha de entrada en vigor o aún más tarde; o

c) en ausencia de un contrato de construcción:

i).se haya colocado la quilla; o

ii).haya comenzado una fase de la construcción que permita

identificar ésta como propia de un buque concreto; o

iii).haya comenzado una fase del montaje que suponga la utilización de, cuando menos, 50 (cincuenta) toneladas del total estimado de material estructural o el 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor.2)Buque existente es un buque pesquero que no es un buque nuevo.3)Aprobado significa aprobado por la Administración.

4) Tripulación es el conjunto del patrón y el personal empleado u ocupado a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo.

5) La eslora (L) se considerará como igual al 96 (noventa y seis) por ciento del puntal de trazado mínimo medido desde la línea de quilla, o a la eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla in-

clinada la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

6) Las perpendiculares de proa y popa se medirán en los extremos de proa y popa de la eslora (L). La perpendicular de proa coincidirá con la cara proel de la roda en la flotación que se tome como referencia para medir la eslora.

7) Manga (B) es la manga máxima del buque medida en el centro de éste hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro hecho con cualquier otro material.

8) a) Puntal de trazado es la distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo, en su intersección con el costado.b) En los buques cuya regala sea redondeada el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta con la chapa de cierre lateral del forro, prolongándose las líneas como si la regala fuera de diseño angular.

c) Cuando la cubierta de trabajo tenga saltillo y su parte elevada se extienda por encima del punto en que se haya de determinar el puntal de trazado, este se medirá hasta una línea de referencia que esté en la prolongación ideal de la parte inferior de la cubierta paralela a la parte elevada.

9).El puntal (D) es el puntal de trazado en el centro del buque.

Máxima flotación de servicio es la flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible.

Centro del buque es el punto medio de L.

Sección central es la sección del casco definida por la intersección de la superficie de trazado del casco con un plano vertical perpendicular a los planos de flotación y diametral que pasan por el centro del buque.

Línea de quilla es la línea paralela a la pendiente de la quilla que pasa en el centro del buque por:

a) el canto superior de la quilla o por la línea de intersección del canto interior de las planchas del forro con la quilla, si se trata de una quilla de barra que se extienda por encima de dicha línea en los buques de forro metálico; o

b) el canto inferior del alefriz de la quilla en los buques con casco de madera o de construcción mixta; o

c) la intersección de la prolongación ideal del contorno exterior del fondo del casco con el eje longitudinal en los buques cuyo forro no sea de madera ni metálico.

14) Línea base es la línea horizontal que se corta con la línea de quilla en el centro del buque.

Cubierta de trabajo es, en general, la cubierta completa más baja de las que quedan por encima de la máxima flotación de servicio, desde la cual se realizan las faenas de pesca. En los buques que tengan dos o más cubiertas completas la Administración podrá aceptar como cubierta de trabajo una cubierta inferior, a condición de que dicha cubierta esté situada por encima de la máxima flotación de servicio.

Superestructura es toda estructura situada en la cubierta de trabajo y provista de techo, que se extienda de banda a banda del buque, o cuya chapa de cierre lateral, situada más al interior que la chapa del casco, no diste de ésta más de O,O4B (cero coma cero cuatro).

Superestructura cerrada es toda superestructura en la que:

a) los mamparos de cierre sean eficientes por sus características de construcción;

b) las aberturas de acceso que pueda haber en tales mamparos tengan puertas estancas a la intemperie accionables desde ambos lados, permanentemente unidas al mamparo y de una resistencia equivalente a la del mamparo no perforado; y

c) las demás aberturas de los laterales o extremos de la superestructura vayan provistas de medios de cierre eficientes y estancos a la intemperie. No se considerará que un puente o una toldilla son superestructuras cerradas a menos que en su interior, para que la tripulación pueda llegar a los espacios de máquinas y a otros lugares de trabajo, se disponga un acceso constituido por medios distintos de las aberturas de los mamparos y disponibles siempre que éstas estén cerradas.

18)Cubierta de superestructura es la cubierta, completa o parcial, que forme el techo de una superestructura, caseta u otra estructura situadas a una altura no inferior a 1,8 (uno coma ocho) metros por encima de la cubierta de trabajo. Cuando esa altura sea inferior a 1,8 (uno coma ocho) metros, el techo de tales casetas o estructuras será considerado del mismo modo que la cubierta de trabajo.

Altura de una superestructura o de otra estructura es la distancia vertical mínima que media entre el

canto superior de los baos de la cubierta de la superestructura o estructura de que se trate y el canto superior de los baos de la cubierta de trabajo.

Estanco a la intemperie significa que, cualquiera que sea el estado de la mar. el agua no penetrará en el buque.

El término estanco se aplica a todo componente estructural que, sometido a la altura de agua para la cual ha sido proyectado, impide el paso de agua a su través en cualquier dirección.

Mamparo de colisión es el mamparo estanco que llega a la cubierta de trabajo en la sección de proa del buque y satisface las siguientes condiciones:

a) Estar ubicado de modo que diste de la perpendicular de proa:

i) no menos de 0,05(cero coma cero cinco) L ni más de 0,08(cero coma cero ocho) L en los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros; ii) no menos de 0,05 (cero coma cero cinco) L ni más de 0,05(cero coma cero cinco) L más 1,35 (uno coma treinta y cinco) metros en los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros, salvo que la Administración autorice otra ubicación; iii) en todo caso, un mínimo de 2,0 (dos coma cero) metros.

b) Cuando cualquier parte de la obra viva se extienda a proa de la perpendicular de proa, como v.g. hace una proa de bulbo, la distancia estipulada en el apartado a) del presente párrafo se medirá desde el punto medio de la prolongación que sobresalga de la perpendicular de proa o desde un punto situado a proa de la perpendicular de proa que diste de ésta 0,015 (cero coma cero quince) L, si esta dimensión es menor.

c) El mamparo podrá presentar bayonetas o nichos a condición de que éstos no rebasen los límites fijados en el apartado a) del presente párrafo.

Regla 3

Exenciones

1) La Administración podrá eximir a cualquier buque que presente características de índole innovadora del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones de los Capítulos II, III, IV, V, VI y VII si la aplicación de las mismas pudiera dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar las mencionadas características y su incorporación a los buques. No obstante, el buque que se halle en ese caso habrá de cumplir con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque.

2) Las exenciones de lo prescripto en el capitulo IX se indican se indican en la regla IX/3, y las de lo prescrito en el capítulo X se indican en la regla X/2.

3) La Administración podrá eximir a cualquier buque dedicado a pescar únicamente cerca de las costas de su país de cualquiera de las prescripciones del presente Anexo si considera que su aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta de la distancia entre la zona de operaciones del buque y el puerto que tenga por base en su propio país, el tipo de buque de que se trate, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que dicho buque cumpla con las prescripciones de seguridad que a juicio de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen su seguridad general.

4) La Administración que otorgue una exención cualquiera en virtud de lo dispuesto en la presente Regla comunicará pormenores de la misma a la Organización en la medida necesaria para confirmar que se mantiene el nivel adecuado de seguridad, y la Organización transmitirá estos pormenores a las Partes para información de éstas.

Regla 4

Equivalencias

Cuando las presentes reglas estipulen la instalación o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome alguna disposición particular, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome cualquier otra disposición en dicho buque, si después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente, estima que los mencionados accesorios, material, dispositivo o aparato, de cierto tipo, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por las presentes reglas.

Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de cierto tipo, o la adopción de una disposición, comunicará a la Organización los correspondientes pormenores junto con un informe acerca de las pruebas que se hallan podido efectuar, y la Organización transmitirá estos datos

a las demás Partes para conocimiento de sus funcionarios.

Regla 5

Reparaciones, reformas y modificaciones

l) Todo buque en que se efectúen reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo, seguirá satisfaciendo cuando menos las prescripciones que ya le eran aplicables antes.

2) Las reparaciones, reformas y modificaciones de gran importancia y la consiguiente instalación de equipo satisfarán las prescripciones aplicables a un buque nuevo sólo en lo referente a tales reparaciones, reformas y modificaciones, y en la medida en que la Administración estime razonable y factible.

Regla 6

Reconocimientos

1) Todo buque será objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

a) Un reconocimiento inicial inmediatamente antes de que el buque entre en servicio o antes de que el certificado exigido en virtud de la regla 7 haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comprenderá una inspección completa de la estructura, estabilidad, maquinaria, disposición y materiales, incluidos el exterior del casco del buque y el interior y el exterior de las calderas y el equipo en la medida en que el buque esté sujeto a las disposiciones del presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas, las instalaciones radioeléctrica, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, protección contra incendios, sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, dispositivos y medios de salvamento, equipo de navegación de abordo, publicaciones náuticas y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones del presente Anexo. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todos los sentidos y que el buque está provisto de las luces y los medios de dar señales acústicas y de socorro que prescriben el presente Anexo y el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar que esté en vigor. Cuando el buque lleve medios para el transbordo del práctico, éstos serán también objeto de reconocimiento para garantizar que están en perfectas condiciones de uso y que satisfacen las pertinentes prescripciones del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que haya en vigor.

b) Reconocimientos periódicos, a los intervalos que se indican a continuación:

i) cada cuatro años respecto de la estructura, incluido en exterior del casco del buque, y las máquinas del buque a que se hace referencia en los Capítulos II, III, IV, V y VI. Tal como se dispone en la Regla 11 1) , se podrá prolongar este intervalo un año más a condición de que el buque sea objeto de un reconocimiento interno o externo en la medida de lo razonable y factible;

ii) cada dos años respecto del equipo del buque a que se hace referencia en los Capítulos II, III, IV, V, VI, VII y X; y

iii) cada año respecto de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento y del radiogoniómetro del buque a que se hace referencia en los capítulos VII, IX y X. Los reconocimientos periódicos se realizarán de modo que garanticen que todo lo mencionado en el apartado a), satisface plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo, que el equipo citado se encuentra en buen estado de funcionamiento y que la información relativa a la estabilidad está fácilmente disponible a bordo.

Cuando la validez del certificado expedido en virtud de la Regla 7 u 8 haya sido prorrogada de acuerdo con lo señalado en la Regla 11) 2) o) 4), los intervalos que medien entre los reconocimientos se podrán prolongar en la medida correspondiente.

c) Además del reconocimiento periódico exigido en el apartado b) i), los reconocimiento intermedios respecto de la estructura y máquinas del buque a los intervalos especificados por la Administración. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación.

d) Los intervalos periódicos especificados en los apartados b) ii) y iii) y en los reconocimientos intermedios especificados en el apartado c) se consignarán en el Certificado a que se hace referencia en las reglas 7 u 8, según proceda.

2) a) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto

en las presentes reglas y a la concesión de exenciones, respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectoresnombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el apartado a) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) exigir la realización de reparaciones en el buque;

ii) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que haya a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes, del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan notificado, a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpa hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que haya a bordo.

d) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

3) a) El Estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas que haya a bordo.

b) Una vez realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto que afecten a su seguridad o a la eficacia o a la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el patrón, o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la Organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el patrón o el propietario informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesada, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

Regla 7

Expedición o refrendo de certificados

l) a) A todo buque que cumpla con las prescripciones aplicables del presente anexo se le expedirá, tras el reconocimiento correspondiente, un certificado llamado Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

b) Cuando a un buque le sea concedida una exención acorde con lo dispuesto en el presente anexo, se le expedirá un certificado llamado Certificado internacional de exención para buque pesquero, además del certificado prescrito en el apartado a).

2) Los certificados a que se hace referencia en el párrafo l) serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizadas por la Administración. En todo caso la Administración será plenamente responsable de la expedición de los certificados.

Regla 8

Expedición o refrendo de certificados por otra de las Partes

1) Una Parte podrá, a petición de otra Parte, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las prescripciones del presente Anexo, expedir o autorizar que se expidan a este buque los certificados pertinentes y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrenden dichos certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente Anexo.

2) Se transmitirá lo antes posible a la Administración que haya hecho la petición una copia del certificado y otra del informe del reconocimiento.

3) En todo certificado así expedido constará que fue expedido a petición de la Administración que lo solicitó. Dicho certificado tendrá la misma fuerza legal y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 7.

Regla 9

Modelos de los certificados e inventario del equipo

Los certificados y el inventario del equipo se redactarán conforme a los modelos que figuran en el Apéndice. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas, a menos que la Administración considere que ello es innecesario teniendo en cuenta la zona donde opere el buque.

Regla 10

Disponibilidad de los certificados

El certificado que se expida en virtud de lo dispuesto en las reglas 7 u 8 estará disponible a bordo para que pueda ser objeto de examen en cualquier momento.

Regla 11

Duración y validez de los certificados

1) El certificado internacional de seguridad para buque pesquero se expedirá para un periodo que no exceda de cuatro años y será prorrogable por un año como máximo, a reserva de que se realicen los reconocimientos periódicos e intermedios prescriptos en la regla 6 1) b) y c), salvo en los casos señalados en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente regla. El periodo de validez del Certificado internacional de exención para buque pesquero no rebasará el del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

2) Si en la fecha en que expire su certificado o éste deje de ser válido, un buque no se encuentra en un puerto de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar ese buque, dicha Parte podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta un puerto de la mencionada Parte o hasta aquel en que haya de ser objeto de un reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se le haya concedido la prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue a un puerto de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de tal puerto sin haber obtenido un certificado nuevo.

4) Todo certificado que no haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.

5) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 7 u 8 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en la regla 6; si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas; cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en la regla 6 3) a) y b). Si se produce un cambio entre Partes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía previamente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Capitulo II – Construcción, integridad de estanqueidad y equipo

Regla 1

Construcción

1) La resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo del buque, serán tales que permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine el buque y responderán a criterios que la Administración juzgue satisfactorios.

2) El casco de los buques destinados a navegar entre hielos será reforzado de acuerdo con las condiciones de navegación previstas y la zona en que se vaya a operar.

3) Los mamparos, dispositivos de cierre y cierres de las aberturas practicadas en estos mamparos, así como los métodos seguidos para probarlos, se ajustarán a las prescripciones de la Administración. Los buques que no sean de madera llevarán instalados un mamparo de colisión y al menos mamparos estancos que limiten el espacio de la máquina principal. Tales mamparos se prolongarán hasta la cubierta de trabajo. En buques de madera se instalarán también mamparos de este tipo que en la medida de lo posible sean estancos.

4) Las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión llevarán instaladas válvulas adecuadas accionables desde encima de la cubierta de trabajo, con el cuerpo de la válvula asegurado al mamparo de colisión en el interior del pique de proa. No se instalarán puertas, registros ni conductos de ventilación, ni se practicará ninguna abertura en el mamparo de colisión por debajo de la cubierta de trabajo.

5) Cuando se instale a proa una superestructura de longitud considerable, el mamparo de colisión tendrá una prolongación estanca a la intemperie que llegue a la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de trabajo. No es necesario que esa prolongación quede directamente encima del mamparo si está situada dentro de los límites especificados en la regla I/2 22) y si a la parte de la cubierta que forma la bayoneta se le da una efectiva estanqueidad a la intemperie.

6) El número de aberturas practicadas en el mamparo de colisión por encima de la cubierta de trabajo será el mínimo compatible con las características de proyecto y las faenas normales del buque. Estas aberturas serán susceptibles de quedar cerradas de modo estanco a la intemperie.

7) En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros se instalará un doble fondo estanco situado, en la medida posible, entre el mamparo de colisión y el mamparo del rasel de popa.

Regla 2

Puertas estancas

1) El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos de conformidad con lo dispuesto en la regla 1 3) será el mínimo compatible con la disposición general y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre que la Administración juzgue satisfactorios. Las puertas estancas tendrán una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.

2) En los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros dichas puertas podrán ser del tipo de bisagra, y entonces deberán poderse accionar en su propio emplazamiento por ambos lados y normalmente se mantendrán cerradas en la mar. Se fijará un aviso a cada lado de la puerta para indicar que ésta ha de mantenerse cerrada en la mar.

3) En los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros las puertas estancas serán del tipo de corredera:

a) en los espacios en que se les haya de abrir en la mar y cuando estén situadas de manera que sus falcas queden por debajo de la máxima flotación de servicio, a menos que la Administración estime esto imposible o innecesario, habida cuenta del tipo de buque y las operaciones que realice; y

b) en la parte inferior del espacio de máquinas desde el que haya acceso a un túnel de ejes.

Las demás puertas estancas podrán ser de bisagra.

4) Las puertas de corredera estancas serán accionables con el buque escorado 15 (quince) grados a una u otra banda.

5) Las puertas de corredera estancas, sean de accionamiento manual o no, se podrán accionar en su propio emplazamiento por ambos lados; en los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros dichas puertas serán también accionables por telemando desde una posición accesible situada por encima de la cubierta de trabajo, excep-

to cuando estén instaladas en los espacios de alojamiento de la tripulación.

6) Se dispondrán medios en los puestos de telemando para indicar si una puerta de corredera está abierta o cerrada.

Regla 3

Integridad del casco

1) Las aberturas que den al exterior se podrán cerrar de modo que impidan la entrada de agua en el buque. Las aberturas de cubierta que puedan permanecer abiertas durante las faenas de pesca, normalmente estarán situadas cerca del eje longitudinal del buque. No obstante, la Administración podrá aprobar otros emplazamientos si considera que así no disminuirá la seguridad del buque.

2) Las compuertas de pesca de los arrastreros por la popa serán accionadas a motor y maniobrables desde cualquier posición que permita ver bien su funcionamiento.

Regla 4

Puertas estancas a la intemperie

1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de superestructuras cerradas y en otras estructuras exteriores por las que pudiera entrar el agua y poner en peligro al buque irán provistas de puertas fijadas permanentemente al mamparo y armadas y reforzadas de modo que el conjunto de su estructura sea de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada y resulten estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios utilizados para mantener la estanqueidad a la intemperie de estas puertas serán juntas y dispositivos de sujeción u otros medios equivalentes que estarán permanentemente fijados al mamparo o a las propias puertas y dispuestos de modo que puedan ser accionados desde ambos lados del mamparo. La Administración podrá, sin perjuicio para la seguridad de la tripulación, permitir que las puertas de las cámaras frigoríficas se abran desde un lado solamente, siempre que se instale un dispositivo de alarma adecuado para impedir que las personas queden atrapadas en el interior de las cámaras.

2) La altura en que las falcas de las entradas a tambuchos, estructuras y guardacalores de máquinas que den acceso directo a partes de cubierta expuestas a la intemperie y a la mar rebasen la cubierta, será como mínimo de 600 (seiscientos) milímetros en la cubierta de trabajo y de 300 (trescientos) milímetros en la cubierta de superestructura. Cuando la experiencia adquirida en la realización de operaciones lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrán reducirse esas alturas a un mínimo de 380 (trescientos ochenta) milímetros y 150 (ciento cincuenta) milímetros respectivamente, excepto en las entradas que den acceso directo a los espacios de máquinas.

Regla 5

Escotillas cerradas con tapas de madera

La altura en que las brazolas de escotilla rebasen la cubierta será como mínimo de 600 (seiscientos) milímetros en las partes expuestas de la cubierta de trabajo y de 300 (trescientos) milímetros en la cubierta de superestructura.

2)) En el grosor definitivo de las tapas de escotilla de madera se dejará un margen que compense la abrasión debida al duro manejo de que serán objeto. En todo caso el grosor definitivo de esas tapas será al menos de 4 (cuatro) milímetros por cada 100 (cien) milímetros de vano y no será nunca inferior a 40 (cuarenta) milímetros, y la anchura mínima de las superficies de apoyo será de 65 (sesenta y cinco) milímetros.

Se proveerán medios, satisfactorios a juicio de la Administración, que garanticen que las tapas de escotilla de madera quedarán cerradas de modo estanco a la intemperie.Regla 6 Escotillas cerradas con tapas que no sean de madera

La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla será la indicada en la Regla 5 1). Cuando la experiencia adquirida lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrá reducirse la altura de dichas brazolas, e incluso prescindirse de éstas, a condición de que ello no menoscabe la seguridad del buque. En tal caso la abertura de las escotillas será la menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes y podrán quedar cerradas y aseguradas rápidamente o con dispositivos igualmente eficaces a juicio de la Administración.

Para los cálculos de resistencia se supondrá que las tapas de escotilla están sometidas al peso de la carga que se ha proyectado llevar sobre ellas, o bien a las cargas estáticas siguientes, si éstas expresan un valor mayor:a)10,0 (diez coma cero) kilonewtonios por metro cuadrado para buques de 24 (veinticuatro) metros de eslora;b)17,0 (diecisiete coma cero) kilonewtonios por metro cuadrado para buques de eslora igual o superior a 100 (cien) metros.

Para esloras intermedias, los valores de las cargas se determinarán por interpolación lineal. La Administración podrá reducir las cargas, aunque no por debajo del 75 (setenta y cinco) por ciento de los valores indicados, para tapas de escotilla que se hallen en la cubierta de superestructura a popa de un punto situado a 0,25 (cero coma veinticinco) L de la perpendicular de proa.

3) Si las tapas son de acero dulce, el esfuerzo máximo, calculado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) y multiplicado por 4,25 (cuatro coma veinticinco), no excederá de la carga mínima de rotura del material. Bajo estas cargas, las flexiones no serán de más de 0,0028 (cero coma cero veintiocho) veces el vano de la escotilla.

Las tapas que no sean de acero dulce tendrán por lo menos una resistencia equivalente a la de las de acero dulce y rigidez suficiente, por su construcción, para garantizar estanqueidad a la intemperie cuando estén sometidas a las cargas que se indican en el párrafo 2).

4) Las tapas irán provistas de dispositivos de trinca y frisas suficientes para garantizar la estanqueidad a la intemperie, o de otros dispositivos que la Administración juzgue equivalentes.

Regla 7

Aberturas del espacio de máquinas

Las aberturas del espacio de máquinas irán armadas y protegidas por guardacalores de resistencia equivalente a la de la superestructura adyacente. Las aberturas exteriores de acceso llevarán puertas que cumplan con las prescripciones de la regla 4.

Las aberturas distintas de las de acceso irán provistas de tapas de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada, fijadas a ésta de modo permanente y susceptibles de quedar cerradas de manera que sean estancas a la intemperie.

Regla 8

Otras aberturas de la cubierta

1) Cuando sea esencial para las faenas de pesca, se podrán instalar a ras de cubierta escotillones con tapa de rosca o de bayoneta, o de un tipo equivalente, así como registros, siempre que puedan quedar cerrados de manera que sean estancos y vayan fijados de modo permanente a la estructura adyacente. Habida cuenta del tamaño y la disposición de las aberturas y el diseño de los dispositivos de cierre, se podrán instalar cierres del tipo de metal contra metal, si a juicio de la Administración son efectivamente estancos.

2) Las aberturas de la cubierta de trabajo o de la de superestructura que no sean escotillas, aberturas del espacio de máquinas, registros ni escotillones a ras de cubierta, irán protegidas por estructuras cerradas que lleven puertas estancas a la intemperie o elementos equivalentes. Los tambuchos estarán situados lo más cerca posible del eje longitudinal del buque.

Regla 9

Ventiladores

1) En los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros, la altura mínima en que los manguerotes que no sean los que ventilan el espacio de máquinas rebase la cubierta será de 900 (novecientos) milímetros en la de trabajo y de 760 (setecientos sesenta) milímetros en la de superestructura. En los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros, la altura de dichos manguerotes será de 760 (setecientos sesenta) milímetros y 450 (cuatrocientos cincuenta) milímetros respectivamente. La altura sobre cubierta de las aberturas que ventilan el espacio de máquinas será la que la Administración juzgue satisfactoria.

2) Los manguerotes serán de resistencia equivalente a la de la estructura adyacente y susceptibles de quedar cerrados de manera que sean estancos a la intemperie con dispositivos de cierre fijados de modo permanente al manguerote o a la estructura adyacente. Si su altura excede de 900 (novecientos) milímetros, el manguerote irá especialmente afianzado.3)En los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros no será necesario dotar de dispositivos de cierre a los ventiladores cuyos manguerotes tengan una altura superior a 4,5 (cuatro coma cinco) metros por encima de la cubierta de trabajo o a 2,3 (dos coma tres) metros por encima de la cubierta de superestructura, a menos que la Administración lo exija así concretamente. En los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros no será necesario dotar de dispositivos de cierre a los ventiladores cuyos manguerotes tengan una altura superior a 3,4 (tres coma cuatro) metros por encima de la cubierta de trabajo o a 1,7 (uno coma siete) metros por encima de la cubierta de superestructura. Si a juicio de la Administración no hay riesgo de que el agua entre en el buque a través de los ventiladores del espacio de máquinas, se podrá prescindir en ellos de los dispositivos de cierre.

Regla 10

Tubos de aireación

1) Cuando los tubos de aireación de tanques y espacios vacíos situados bajo cubierta se prolonguen por encima de la cubierta de trabajo o la de superestructura, las partes expuestas de dichos tubos serán de resistencia equivalente a la de las estructuras adyacentes y llevarán una protección adecuada. Las aberturas de los tubos de aireación irán provistas de medios de cierre fijados de modo permanente al tubo o a la estructura adyacente.

2) La altura mínima de los tubos de aireación por encima de la cubierta hasta el punto del tubo, por el que el agua pudiera penetrar hacia los espacios inferiores, será de 760 (setecientos sesenta) milímetros en la cubierta de trabajo y de 450 (cuatrocientos cincuenta) milímetros en la cubierta de superestructura. La Administración podrá aceptar una reducción en la altura de un tubo de aireación para evitar estorbos en las faenas de pesca.

Regla 11

Dispositivos de sondeo

1) Se instalarán dispositivos de sondeo que la Administración juzgue satisfactorios:

a) en las sentinas de los compartimentos que no sean fácilmente accesibles en todo momento durante el viaje; y

b) en todos los tanques y coferdanes.

2) Cuando se instalen tubos de sonda, sus extremos superiores quedarán situados en puntos de fácil acceso y, si es posible, por encima de la cubierta de trabajo. Sus aberturas llevarán medios de cierre fijados permanentemente. Los tubos de sonda que no lleguen más arriba de la cubierta de trabajo llevarán dispositivos de cierre automático.

Regla 12

Portillos y ventanas

1) Los portillos que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo y a espacios situados dentro de estructuras cerradas de esa cubierta irán provistos de tapas ciegas con bisagra susceptibles de quedar cerradas de modo estanco.

2) No se ubicará ningún portillo en una posición tal que su borde inferior quede menos de 500 (quinientos) milímetros por encima de la máxima flotación de servicio.

3) Los portillos situados a menos de 1000 (mil) milímetros por encima de la máxima flotación de servicio serán de tipo fijo.

4) La construcción de los portillos y de sus correspondientes cristales y tapas ciegas será de un tipo aprobado. Los propensos a ser dañados por el arte de pesca estarán protegidos adecuadamente.

5) Para las ventanas del puente de navegación se utilizará cristal de seguridad endurecido o un material equivalente.

6) La Administración podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales y popeles de las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ésta, si a juicio suyo no disminuirá la seguridad del buque.

Regla 13

Tomas y descargas

Los tubos de descarga que atraviesen el casco desde espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo o desde el interior de superestructuras cerradas o casetas de la cubierta de trabajo que lleven puertas ajustadas a las prescripciones de la regla 4 irán provistos de medios accesibles que impidan la entrada de agua a bordo. Normalmente, cada una de las descargas llevará una válvula automática de retención dotada de un medio seguro de cierre, accionable desde un lugar accesible. No se exigirá esta válvula si la Administración considera que no hay riesgo de que la entrada de agua en el buque por la abertura de que se trate dé lugar a una inundación peligrosa y que el grosor de la tubería es suficiente. El medio de accionamiento seguro de la válvula irá provisto de un indicador que señale si la válvula está abierta o cerrada.

2) En los espacios de máquinas tripulados las tomas de mar y descargas principales y auxiliares que sean esenciales para el funcionamiento de las máquinas podrán tener los mandos donde estén emplazadas. Dichos mandos serán accesibles e irán provistos de indicadores que señalen si las válvulas están abiertas o cerradas.

3) Los accesorios que vayan fijados al forro exterior y las válvulas prescritas en la presente regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. Todos los tramos de tuberías situados entre el forro exterior y las válvulas serán de acero, aunque en los espacios distintos de los de máquinas, en buques que no sean de acero, la Administración podrá aprobar la utilización de otros materiales.

Regla 14

Portas de desagüe

1) Cuando las amuradas que haya en las partes expuestas a la intemperie de la cubierta de trabajo formen pozos, el área mínima de las portas de desagüe (A), expresada en metros cuadrados, que a cada costado del buque deberá corresponder a cada pozo de la cubierta de trabajo, se determinará en función de la longitud (l) y de la altura de la amurada en el pozo, del modo siguiente:

a) A= 0,07 (cero coma cero siete) l

(no es necesario considerar un valor de l superior a 0,7 (cero coma siete) L).

B) i) Si la amurada tiene una altura media de más de 1.200 (mil doscientos) milímetros, el área prescrita se incrementará en 0,004 (cero coma cero cero cuatro) metros cuadrados por metro de eslora del pozo y por cada 100 (cien) milímetros de diferencia de altura.

ii) Si la amurada tiene una altura media de más de 900(novecientos) milímetros, el área prescrita podrá reducirse en 0,004 (cero coma cero cero cuatro) metros cuadrados por metro de eslora del pozo y por cada 100 (cien) milímetros de diferencia de altura.

El área de las portas de desagüe calculada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1) se incrementará cuando la Administración considere que el arrufo del buque es insuficiente para garantizar la evacuación rápida y eficaz de las aguas de cubierta.

El área mínima de las portas de desagüe correspondientes a cada pozo de la cubierta de superestructura será cuando menos igual a la mitad del área (A) definida en el párrafo 1), a reserva de que así lo apruebe la Administración.

Las portas de desagüe estarán dispuestas a lo largo de las amuradas de modo que garanticen la más rápida y eficaz evacuación de las aguas de cubierta. El borde inferior de las portas de desagüe estará tan cerca de la cubierta como resulte factible.

Los tablones de encajonar el pescado en cubierta y los medios de estiba de los artes de pesca irán dispuestos de modo que no disminuyan la eficacia de las portas de desagüe. Los tablones estarán construidos de forma que queden asegurados en posición cuando se les utilice y no dificulten la descarga del agua que llegue a embarcarse.

6) Las portas de desagüe de más de 300 (trescientos) milímetros de altura llevarán varillas espaciadas entre sí a no más de 230 (doscientos treinta) milímetros ni a menos de 150 (ciento cincuenta) milímetros, o irán provistas de algún otro medio adecuado de protección. Si las portas de desagüe llevan tapas, éstas serán de construcción aprobada. Cuando se considere necesario proveer dispositivos para asegurar las tapas de las portas de desagüe durante las faenas de pesca, estos dispositivos habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración y maniobrables con sencillez desde una posición fácilmente accesible.

Las tapas y los dispositivos protectores de las portas de desagüe instalados en buques destinados a faenar en zonas propensas a la formación de hielo serán fácilmente desmontables con objeto de limitar la acumulación de hielo. El tamaño de las aberturas y de los medios provistos para desmontar estos dispositivos protectores habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.

Regla 15

Equipo de fondeo y amarre

Se proveerá equipo de fondeo proyectado de modo que se le pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables estopores y un molinete u otros dispositivos para dejar caer el ancla o levarla y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles. También se proveerá a los buques de equipo de amarre adecuado que permita sujetarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. El equipo de fondeo y amarre habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

Capitulo III – Estabilidad y navegabilidad

Regla 1

Generalidades

Los buques se proyectarán y construirán de forma tal que queden satisfechas las prescripciones del presente capítulo en las condiciones operacionales a que se hace referencia en la regla 7. Los cálculos de las curvas de brazos adrizantes se harán de un modo que la Administración juzgue satisfactorios. (Véase el anexo I de la Recomendación sobre la estabilidad al estado intacto de buques pesqueros, aprobada por la Organización mediante resolución A.168 (IV), y el Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros, aprobado por la Organización mediante resolución A.267 (VIII).)

Regla 2

Criterios de estabilidad

1) Se aplicarán los siguientes criterios de estabilidad mínima, a menos que a juicio de la Administración la experiencia de orden operacional justifique que se prescinda de ellos:

a) el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 (cero coma cero cincuenta y cinco) metrosradianes hasta un ángulo de escora de 30 grados ni inferior a 0,090 (cero coma cero noventa) metrosradianes hasta 40 (cuarenta) grados o hasta el ángulo de inundación, θf, si éste es de menos de 40 grados. Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) entre los ángulos de escora de 30 grados y 40 grados, o entre los ángulos de 30 grados y θf, si éste es de menos de 40 grados, no será inferior a 0,030 metrosradianes. θf, es el ángulo de escora en el que las aberturas del casco, la superestructura o las casetas, que no se puedan cerrar rápidamente de modo estanco a la intemperie, comienzan a quedar inmersas. En la aplicación de este criterio no es necesario considerar abiertas las pequeñas aberturas a través de las cuales no puede producirse una inundación progresiva;

b) el brazo adrizante GZ será de 200 (doscientos) milímetros como mínimo para un ángulo de escora igual o superior a 30 (treinta) grados;

c) el brazo adrizante máximo GZmáx. corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a 30 (treinta) grados pero nunca inferior a 25 (veinticinco) grados;

d) en los buques de una cubierta, la altura metacéntrica inicial GM no será inferior a 350 (trescientos cincuenta) milímetros. En los buques con superestructura completa y en los de eslora igual o superior a 70 (setenta) metros, se podrá reducir la altura metacéntrica, con la conformidad de la Administración, pero sin que nunca sea inferior a 150 (ciento cincuenta) milímetros.

Cuando para limitar la amplitud de los balances se utilicen dispositivos que no sean quillas de balance, se necesitará la conformidad de la Administración en cuanto a que en todas las condiciones operacionales se observan los criterios de estabilidad enunciados en el párrafo 1).

Cuando se utilice lastre para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el párrafo 1), su naturaleza y distribución serán las que la Administración juzgue satisfactorias.

Regla 3

Inundación de las bodegas de pescado. El ángulo de escora que pueda ocasionar una inundación progresiva de las bodegas de pescado a través de las escotillas que permanecen abiertas durante las faenas de pesca y que no se pueden cerrar rápidamente, será como mínimo de 20 (veinte) grados, a menos que se puedan satisfacer los criterios de estabilidad de la Regla 2 l) con las correspondientes bodegas de pescado parcial o totalmente inundadas.

Regla 4

Métodos especiales de pesca

Los buques cuyos métodos especiales de pesca sometan el buque a fuerzas externas adicionales durante las faenas de pesca, satisfarán los criterios de estabilidad de la Regla 2 l), incrementándose el rigor de éstos, si resulta necesario, en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 5

Viento y balance intensos

Los buques deberán poder resistir los efectos del viento y el balance intensos, con las correspondientes condiciones de mar, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Regla 6

Agua en cubierta

Los buques deberán poder resistir, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, los efectos del agua en cubierta teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Regla 7

Condiciones operacionales

1) Las condiciones operacionales que haya que tomar en consideración serán, por lo que respecta a su número y a su clase, las que la Administración juzgue satisfactorias, y entre ellas figurarán las siguientes, según proceda:

a) salida hacia el caladero con abastecimiento completo de combustible, provisiones, hielo, artes de pesca, etc.;

b) salida del caladero con captura completa;

c).llegada al puerto de origen con captura completa y un 10 (diez) por ciento de provisiones, combustible, etc.; y

d) llegada al puerto de origen con un 10 (diez) por ciento de provisiones, combustible, etc., y una captura mínima; que normalmente será el 20 (veinte) por ciento de la captura completa pero que puede llegar al 40 (cuarenta) por ciento, a condición de que la Administración considere que las modalidades operacionales justifican dicho valor.

2) Además de juzgar satisfactorias las condiciones operacionales señaladas en el párrafo 1), la Administración deberá cerciorarse de que los criterios de estabilidad mínima indicados en la regla 2 quedan satisfechos en todas las demás condiciones operacionales que puedan darse, incluidas las que den los más bajos valores de los parámetros de estabilidad comprendidos en dichos criterios. La Administración se cerciorará asimismo de que se tiene en cuenta toda condición especial que corresponda a un cambio dado en el modo de operar o en las zonas de operaciones del buque y que influya en las consideraciones hechas en el presente capítulo respecto de la estabilidad.

3) En cuanto a las condiciones a que se hace referencia en el párrafo 1) de la presente regla se harán cálculos correspondientes a:

a) el margen de compensación respecto del peso de las redes mojadas, aparejos, etc., colocados en cubierta;

b) el margen de compensación respecto de la acumulación de hielo, si se prevé ésta, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8;

c) la distribución homogénea de la captura, a menos que esto sea imposible en la práctica;

d) la captura situada en cubierta, si es previsible, en las condiciones operacionales señaladas en los apartados b) y c) del párrafo 1) y en el párrafo 2);

e) el agua de lastre que se transporte en tanques especialmente destinados a ello o en otros tanques equipados también para llevar agua de lastre; y

f) el margen de compensación respecto del efecto de las superficies libres de los líquidos y, si corresponde, de la captura que se transporte.

Regla 8

Acumulación de hielo

1) Para los buques que operen en zonas marítimas en que sea probable la formación de hielo, a fin de compensar este fenómeno se incluirán en los cálculos de estabilidad los siguientes márgenes.

a) 30 (treinta) kilogramos por metro cuadrado de cubiertas a la intemperie y pasarelas;

b) 7,5 (siete coma cinco) kilogramos por metro cuadrado del área lateral proyectada de cada costado del buque, que quede por encima del plano de flotación;

c) el área lateral proyectada de superficies discontinuas de las barandillas, arboladura (exceptuados los palos) y jarcia de los buques que no tienen velas, así como el área lateral proyectada de otros pequeños objetos, se calculará incrementando en un 5 (cinco) por ciento el área total proyectada de las superficies continuas y en un 10 (diez) por ciento los momentos estáticos de esta área.

2) Los buques destinados a faenar en zonas en las que, según se sabe, se produce formación de hielo serán:

a) proyectados de modo que se aminore la acumulación de hielo; y b)equipados con los medios que la Administración considere necesarios para quitar el hielo.

Regla 9

Prueba de estabilidad

1) Concluida su construcción, todo buque será sometido a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinarán para la condición de buque vacío.

2) Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración considera esto necesario, y se revisará la información sobre estabilidad.

3) La Administración podrá permitir que respecto de un determinado buque se prescinda de esta prueba de estabilidad si se dispone de datos básicos proporcionados por la prueba realizada con un buque gemelo y se demuestra, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque exento de prueba.

Regla 10

Información sobre estabilidad

1) Se facilitará información sobre estabilidad adecuada para que el patrón pueda determinar con facilidad y certidumbre la estabilidad del buque en diversas condiciones operacionales. Figurarán en esa información instrucciones concretas que prevengan al patrón respecto de toda condición de orden operacional que pueda influir adversamente en la estabilidad o en el asiento del buque. Se presentará una copia de dicha información a la Administración para que ésta la apruebe.

2) La información sobre estabilidad se conservará a bordo en un lugar fácilmente accesible en todo momento y será objeto de inspección en los reconocimientos operacionales reales.

3) Cuando un buque sea objeto de reformas que afecten su estabilidad, se prepararán cálculos de estabilidad revisados que serán presentados, a fines de aprobación, a la Administración. Si ésta decide que se debe revisar la información sobre estabilidad, se le facilitará al patrón la nueva información en sustitución de la anticuada.

Regla 11

Subdivisión de las bodegas de pescado con tablones amovibles Se sujetará debidamente la captura contra el corrimiento que pudiera provocar un asiento o una escora peligrosos para el buque. Los escantillones de los tablones amovibles que pueda haber en las bodegas de pescado serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 12

Altura de la amura

La altura de la amura será la que la Administración juzgue suficiente para impedir que el buque embarque cantidades excesivas de agua, y en su determinación se tendrán en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas y los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Regla 13

Calado máximo de servicio admisible

La Administración aprobará un calado máximo de servicio admisible que, en la condición operacional correspondiente, satisfaga los criterios de estabilidad del presente capítulo y las proscripciones de los capítulos II y VI, según corresponda.

Regla 14

Compartimentado y estabilidad con avería

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 (cien) metros y que lleven 100 (cien) o más personas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidad positiva, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, después de la inundación de cualquier compartimiento que se suponga averiado, teniendo en cuenta el tipo de buque, el servicio previsto y la zona en que vaya a operar.Capítulo IV Instalaciones de maquinas e instalaciones eléctricas y espacios de maquinas sin dotación permanente

Parte A – Generalidades

Regla1

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros.

Regla 2

Definiciones

1) Aparato de gobierno principal es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (cana o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.

2) Medios auxiliares de accionamiento del timón quiere decir el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal

3) Servomotor del aparato de gobierno principal:

a) en el caso de un aparato de gobierno eléctrico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;

b) en el caso de un aparato de gobierno electro hidráulico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado;

c) en el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, es el motor impulsor y la bomba conectada a la que esté acoplado.

4) Velocidad máxima de servicio en marcha avante es la velocidad mayor que, de acuerdo con sus características de proyecto, el buque puede mantener navegando por la mar a su calado máximo de servicio admisible.

5) Velocidad máxima en marcha atrás es la velocidad que se estima que el buque puede alcanzar a su potencia máxima para ciar, de acuerdo con sus características de proyecto, a su calado máximo de servicio admisible.

6) Instalación de combustible es el equipo utilizado para preparar el combustible que alimenta las calderas, o el utilizado para preparar el combustible que alimenta motores de combustión interna; la expresión comprende las bombas, filtros y calentadores de combustible que funcionen a una presión de más de 0,18 (cero coma dieciocho) newtons por milímetro cuadrado.

7) Condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad son las condiciones en las que el conjunto del buque y sus máquinas, servicios, medios principales y auxiliares de propulsión, aparato de gobierno y equipo correspondiente, ayudas destinadas a hacer segura la navegación y a limitar los riesgos de incendio e inundación, medio internos y externos de comunicación y emisión de señales, medios de evacuación y chigres para los botes de rescate, se hallan en perfecto estado de funcionamiento, junto con las condiciones que supone el mínimo de habitabilidad necesario para hacer confortable el buque.

8) Buque apagado es la condición en que se halla el buque cuando la planta propulsara principal, las calderas y la maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.

9) Cuadro de distribución principal es el cuadro de distribución alimentado directamente por la fuente de energía eléctrica principal y destinado a distribuir energía eléctrica.

10) Espacios de máquinas sin dotación permanente son los espacios en que van instaladas la máquina propulsara principal y las máquinas auxiliares, así como todas las fuentes de energía eléctrica principal, que no estén atendidos por la tripulación en todo momento, cualesquiera que sean las condiciones operacionales, incluidas las de ejecución de maniobras.

Regla 3

Generalidades

Instalaciones de máquinas

1) Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos y de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, y los ejes y acoplamientos para la transmisión de fuerza se proyectarán, construirán, probarán, instalarán y mantendrán de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Tales máquinas y equipo, así como los mecanismos elevadores, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración de pescado irán protegidos con miras a reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes y a otros riesgos.

2) Los espacios de máquinas se proyectarán de modo que proporcionen acceso libre de riesgos y obstáculos hacia todas las máquinas, los mandos de éstas y otras partes cualesquiera en las que pueda haber que realizar operaciones de mantenimiento. Estos espacios tendrán ventilación adecuada.

3) a) Se proveerán medios que permitan mantener o restablecer la capacidad de funcionamiento de las máquinas propulsaras aun cuando falle una de las máquinas auxiliares esenciales. Se prestará atención especial al funcionamiento de:

i) los dispositivos abastecedores de presión para el combustible líquido que alimenta la máquina propulsara principal;

ii) las fuentes normales de presión del aceite lubricante;

iii) los medios hidráulicos, neumáticos y eléctricos de control de la máquina propulsara principal, incluidas las hélices de paso variable;

iv) las fuentes de presión del agua para los circuitos de refrigeración del sistema propulsor principal;

v) un compresor y un depósito de aire para fines de arranque o de control; no obstante, con subordinación a las necesarias consideraciones generales de seguridad, la Administración podrá aceptar una reducción parcial en la capacidad requerida para el funcionamiento normal.

b) Se proveerán medios por los que se puedan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado.

4) La máquina propulsara principal y todas las máquinas auxiliares esenciales a fines de propulsión y seguridad del buque irán instaladas de forma que puedan funcionar ya esté el buque adrizado o escorado hacia cualquiera de ambas bandas hasta

15 (quince) grados en estado estático y 22,5 (veintidós coma cinco) grados en estado dinámico, es decir, cuando se balancee a una y otra banda y a la vez experimente un cabeceo (inclinación dinámica) de 7,5 (siete coma cinco) grados como máximo a proa o a popa. La Administración podrá permitir una modificación de estos ángulos teniendo en cuenta el tipo, las dimensiones y las condiciones de servicio del buque.

5) Se prestará atención especial al proyecto, la construcción y la instalación de los sistemas de las máquinas propulsaras, de modo que ninguna de las vibraciones que puedan producir sea causa de tensiones excesivas en dichos sistemas en las condiciones de servicio normales.

Instalaciones eléctricas

6) El proyecto y la construcción de las instalaciones

eléctricas serán tales que garanticen:

a)l os servicios necesarios para mantener el buque en condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, sin necesidad de recurrir a una fuente de energía de emergencia;

b) los servicios esenciales para la seguridad, cuando falle la fuente principal de energía eléctrica; y

c) la protección de la tripulación y del buque frente a riesgos de naturaleza eléctrica.

7) La Administración se cerciorará de que a las reglas 16 a 18 se les da cumplimiento y aplicación uniformes.

Espacios de máquinas sin dotación permanente

8) Las reglas 19 a 24 se aplicarán, además de las reglas 3 a

18 y V/1 a V/44, a los buques que tengan espacios de máquinas sin dotación permanente.

Se tomarán las medidas que la Administración juzgue satisfactorias para garantizar que todo el equipo funciona correctamente en todas las condiciones operacionales incluidas las de maniobra, y que se ha dispuesto lo necesario para la realización de las inspecciones regulares y pruebas ordinarias que garanticen que seguirá funcionando bien.

Los buques llevarán documentación que, siendo satisfactoria a juicio de la Administración, demuestre la aptitud del buque para operar con espacios de máquinas sin dotación permanente. Parte B Instalaciones de maquinas

(Véase también la regla 3)

Regla 4

Máquinas

1) Las máquinas principales y las auxiliares que sean

esenciales para la propulsión y la seguridad del buque irán provistas de medios de control eficaces.

2) Los motores de combustión interna en los que el diámetro de cilindro sea superior a 200 (doscientos) milímetros o el volumen del cárter superior a 0,6 (cero coma seis) metros cúbicos irán provistos de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter, de un tipo aprobado y que ofrezcan suficiente zona de descompresión.

3) En el caso de máquinas principales o auxiliares, incluidos recipientes de presión, o cualesquiera partes de dichas máquinas, que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas, se proveerán cuando proceda los medios que den protección contra presiones excesivas.

4) Todos los engranajes y cada uno de los ejes y acoplamientos utilizados para la transmisión de fuerza a las máquinas esenciales a efectos de propulsión y seguridad del buque, o de la seguridad de las personas que se hallen a bordo, se proyectarán y construirán de modo que soporten las tensiones máximas de trabajo a que puedan estar sometidos en todas las condiciones de servicio. Se prestará la debida atención al tipo de motores que los impulsen o de los que formen parte.

5) La máquina propulsara principal y, cuando proceda, las máquinas auxiliares, irán provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, como por ejemplo, los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en daño, avería total o explosión. Se dispondrá también una alarma que, antes de que entre en acción el cierre automático, advierta de que esto va a ocurrir, si bien la Administración podrá autorizar dispositivos de cierre automático neutralizadores. La Administración podrá también eximir a determinados buques de la aplicación de lo dispuesto en el presente párrafo, en consideración al tipo de buque de que se trate o al servicio concreto a que esté destinado. Regla 5

Marcha atrás

1) Todo buque tendrá potencia suficiente para dar marcha atrás, de modo que la maniobra correcta en todas las circunstancias normales esté garantizada.

2) Deberá quedar demostrada en la mar la aptitud de la maquinaria para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado para que el buque, navegando a su velocidad máxima de servicio en marcha avante, quede detenido dentro de una distancia razonable.

Regla 6

Calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías a vapor

1) Toda caldera de vapor y todo generador de vapor no expuesto al fuego irá provisto, como mínimo, de dos válvulas de seguridad de capacidad suficiente. No obstante, teniendo en cuenta el rendimiento o cualesquiera otras características de cualquier caldera de vapor o generador de vapor no expuesto al fuego, la Administración podrá permitir que se instale solamente una válvula de seguridad si estima que ésta da protección adecuada contra sobrepresiones.

2) Toda caldera de vapor caldeada con combustible líquido y destinada a trabajar sin supervisión manual llevará dispositivos de seguridad que interrumpan el suministro del combustible y den una señal de alarma en casos de bajo nivel de agua, interrupción en la alimentación del aire o fallo de la llama.

3) La Administración prestará una atención especial a las instalaciones de las calderas de vapor para hacer seguro que los sistemas de alimentación, los dispositivos de vigilancia y control y las disposiciones de seguridad son adecuados en todos los respectos para garantizar la ausencia de riesgos en las calderas, los recipientes de vapor a presión y los circuitos de tuberías.

Regla 7

Comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas

Se dispondrán dos medios distintos de comunicación entre la caseta de gobierno y la plataforma de mando del espacio de máquinas, uno de los cuales será un telégrafo de máquinas.

Regla 8

Control de la máquina propulsara desde la caseta de gobierno

1) Cuando la máquina propulsara haya de ser telegobernada desde el puente de navegación, regirán las siguientes disposiciones:

a) en todas las condiciones operacionales, incluida la de maniobra, la velocidad, la dirección de empuje y, si procede, el paso de la hélice, serán totalmente gobernables desde la caseta de gobierno;

b) el telegobierno a que se hace referencia en el apartado a) se efectuará mediante un dispositivo de gobierno que la Administración juzgue satisfactorio, acompañado, cuando sea necesario, de medios que impidan la sobrecarga de la máquina propulsara;

c) la máquina propulsara principal irá provista de un dispositivo de parada de emergencia situado en la caseta de gobierno, que sea independiente del sistema de telegobierno ejercido desde dicha caseta y al cual se hace referencia en el apartado a);

d) el telegobierno de la máquina propulsara sólo se podrá ejercer desde un puesto de control cada vez; se permitirá que haya dispositivos de mando interconectados en cualquier puesto de control. En cada uno de estos puestos habrá un indicador que señale cuál es el puesto que está gobernando a la máquina propulsara. El traslado de la función de gobierno entre la caseta de gobierno y los espacios de máquinas sólo se podrá efectuar desde el espacio de máquinas de que se trate o desde la cámara de mando de las máquinas.

e) en la caseta de gobierno se instalarán indicadores que señalen:

i) la velocidad y la dirección de empuje de la hélice, en el caso de hélices de paso fijo;

ii) la velocidad y la posición de las palas, en el caso de hélices de paso variable;

iii) la alarma anticipada que se exige en la regla 4 5);

f) será posible gobernar la máquina propulsara en el lugar de su emplazamiento aun cuando se produzca un fallo en cualquier parte del sistema de telegobierno;

g) a menos que la Administración lo estime imposible, el diseño del sistema de telegobierno será tal que si éste falla se de la alarma y se mantengan la velocidad y la dirección de empuje preestablecidas hasta que entre en acción el control local;

h) se tomarán disposiciones especiales que garanticen que el arranque automático no agotará las posibilidades de puesta en marcha. Se instalará un dispositivo de alarma que de la oportuna indicación si la presión de aire para el arranque es baja, fijándose ésta a un nivel que todavía permita la puesta en marcha de la máquina principal.

2) Cuando la máquina propulsara principal y sus máquinas auxiliares, incluidas las fuentes principales de energía eléctrica, sean objeto en mayor o menor grado de gobierno automático o de telegobierno y estén sometidas a la supervisión continua ejercida por la dotación desde una cámara de mando, esta cámara estará proyectada, equipada e instalada de modo que el funcionamiento de las máquinas sea tan seguro y eficaz como si estuviesen supervisadas directamente.

3) En general, los sistemas de arranque, funcionamiento y gobierno automáticos llevarán medios que permitan neutralizar manualmente los medios automáticos, incluso en el caso de que falle una parte cualquiera del sistema de gobierno automático y telegobierno.

Regla 9

Sistemas de aire comprimido

1) Se proveerán medios que impidan presiones excesivas en cualquier parte de los sistemas de aire comprimido y en todo punto en que las camisas de agua o las envueltas de los compresores y refrigeradores de aire puedan estar sometidas a sobrepresiones peligrosas por haber sufrido la infiltración de fugas procedentes de los componentes neumáticos. Se proveerán dispositivos adecuados de alivio de presión.

2) La instalación principal del arranque por aire para los motores propulsores principales de combustión interna estará adecuadamente protegida contra los efectos de petardeo y de explosión interna en las tuberías del aire de arranque.

3) Todas las tuberías de descarga de los compresores del aire de arranque irán directamente a los depósitos de aire de arranque, y todas las tuberías que conduzcan este aire desde dichos depósitos hasta los motores principales o auxiliares serán totalmente independientes del sistema de tuberías de descarga de los compresores.

4) Se tomarán medidas para reducir al mínimo la entrada de aceite en los sistemas de aire comprimido y para purgar estos sistemas.

Regla 10

Sistemas de combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables

1) No se utilizará como combustible ningún aceite que tenga un punto de inflamación inferior a 60 (sesenta) grados celsius (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación, de tipo aprobado, excepto en los generadores de emergencia, en que el punto de inflamación no será inferior a 43 (cuarenta y tres) grados celsius. No obstante, la Administración podrá permitir la utilización general de combustibles líquidos con punto de inflamación no inferior a 43 (cuarenta y tres) grados celsius, siempre que se tomen las debidas precauciones complementarias y la temperatura del espacio en que se almacene o se utilice el combustible no ascienda hasta ser inferior en 10 (diez) grados celsius o en menos a la del punto de inflamación del combustible.

2) Se proveerán medios seguros y eficientes para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques. Si se instalan sondas, sus extremos superiores terminarán en lugares seguros e irán provistos de medios de cierre adecuados. Podrán utilizarse indicadores de vidrio de grosor suficiente y protegidos por una caja de metal, siempre que se instalen válvulas de cierre automático. Cabrá utilizar otros medios para determinar la cantidad de combustible que contienen los tanques siempre que, en caso de que fallen o de que los tanques se llenen excesivamente, el combustible no pueda salir.

3) Se proveerá lo necesario para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado. Todas las válvulas de desahogo y las tuberías de ventilación y rebose descargarán en una zona y de un modo que no encierren riesgos.

4) A reserva de que la Administración lo juzgue satisfactorio, las tuberías de combustible líquido que si sufren daños pueden dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situado por encima del doble fondo, estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado fuera del espacio de que se trate, si se produjera un incendio en el espacio en que estén esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en el túnel de eje o de tuberías, o espacio similar, se colocarán válvulas en dichos tanques, pero el control, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías, fuera del túnel o espacio similar. Si la válvula suplementaria va instalada en el espacio de máquinas habrá de ser accionable fuera de este espacio.

5) Las bombas que formen parte del sistema de combustible líquido estarán separadas de todo otro sistema, y las conexiones de cualquiera de dichas

bombas irán provistas de una válvula de desahogo eficaz instalada en circuito cerrado. Cuando los tanques de combustible líquido puedan ser utilizados también como tanques de lastre, habrá instalados medios apropiados para que los circuitos de combustible líquido queden separados de los de lastre.

6) No se instalará ningún tanque de combustible donde sus fugas o derrames puedan constituir un peligro al caer sobre superficies calientes. Se tomarán las precauciones necesarias para evitar que el combustible que, sometido a presión, pueda escapar de una bomba, un filtro o un calentador, establezca contacto con superficies calientes.

7) a) Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material equivalente, permitiéndose el uso limitado de tuberías flexibles en posiciones en que a juicio de la Administración sean necesarias. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez y, respondiendo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, serán de materiales piroresistentes aprobados o llevarán revestimientos piroresistentes.

b) En los casos necesarios las tuberías de combustible líquido y de aceite lubricante llevarán pantallas u otros adecuados medios protectores que en la medida de lo posible eviten que el aceite pulverizado o procedente de fugas se derrame sobre superficies calientes o en las tomas de aire de las máquinas. Se mantendrá reducido al mínimo el número de juntas en los sistemas de tuberías.

8) En la medida de lo posible los tanques de combustible formarán parte de la estructura del buque y estarán situados fuera de los espacios de categoría A para máquinas. Cuando los tanques de combustible, exceptuados los de doble fondo, hayan de estar situados forzosamente junto a los espacios de categoría A para máquinas o dentro de éstos, una al menos de sus caras verticales será contigua a los mamparos límite de los espacios de máquinas, y tendrán preferiblemente un mamparo límite común con los tanques de doble fondo, si los hay, y el área de los mamparos límite comunes a tanques y espacio de máquinas será la menor posible. Cuando dichos tanques estén situados dentro de los espacios de categoría A para máquinas no podrán contener combustible líquido cuyo punto de inflamación sea inferior a 60 (sesenta) grados celsius (prueba en vaso cerrado). En general se evitará el empleo de tanques de combustible amovibles en las zonas en que haya riesgos de incendio y especialmente en los espacios de categoría A para máquinas. En los casos en que estén permitidos, los tanques de combustible amovibles irán colocados sobre un amplio colector de derrames estanco al combustible y provisto de un tubo adecuado que descargue en un tanque de capacidad suficiente para recoger el producto derramado.

9) La ventilación de los espacios de máquinas será suficiente para evitar en todas las condiciones normales la acumulación de vapores de petróleo.

10) Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión serán las que la Administración juzgue satisfactorias. En los espacios de categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualesquiera otros espacios de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los párrafos l), 3), 6) y 7) y, hasta donde la Administración estime necesario, lo dispuesto en los párrafos 2) y 4). No obstante, en los sistemas de lubricación podrán utilizarse indicadores visuales de caudal hechos de vidrio a condición de que, sometidos a pruebas, demuestren tener la debida resistencia al fuego.

11) Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo de aceites inflamables que no sean aquellos a que se hace referencia en el párrafo 10), y estén sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y excitación, y de calefacción, serán las que la Administración juzgue satisfactorias. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los párrafos 2) y 6) y, por lo que respecta a resistencia y construcción, a lo dispuesto en los párrafos 3) y 7).

12) En los tanques de pique de proa no se transportará combustible, aceite lubricante ni otros aceites inflamables.

Regla 11

Medios de bombeo de sentinas

1) Se proveerá una eficiente instalación de achique que, en todas las situaciones en que las circunstancias lo permitan, haga posible bombear y agotar cualquier compartimento estanco que no sea un tanque destinado permanentemente a contener combustible líquido ni agua, ya se halle el buque adrizado o escorado. A este fin se proveerán cuando sea necesario conductos laterales de aspiración. Se tomarán medidas que hagan que el agua pueda

llegar fácilmente a las tuberías de aspiración. No obstante, si la Administración estima que no disminuirá la seguridad del buque, cabrá prescindir de los dispositivos de achique en determinados compartimentos.2) a) Para el achique de sentinas se proveerá un mínimo de dos bombas motorizadas independientes, de las cuales una podrá estar accionada por la máquina principal. Cabrá utilizar como bomba motorizada para el achique de sentinas una bomba de lastrado u otra bomba de servicios generales, de capacidad suficiente.

b) Las bombas de sentina motorizadas serán capaces de imprimir al agua una velocidad mínima de 2 (dos) metros por segundo en el colector de achique, cuyo diámetro será, como mínimo:

d = 25(veinticinco) + 1,68 (uno coma sesenta y ocho)√ L(B + D) donde d es el diámetro interior expresado en milímetros, y L, B y D expresan metros.

No obstante, el diámetro interno real del colector de

sentina se podrá redondear al tamaño normalizado más próximo que resulte aceptable a juicio de la Administración.

c) Cada una de las bombas de sentina provistas de

conformidad con lo dispuesto en la presente regla llevará un conducto de aspiración directa, de modo que haya uno de estos conductos para aspirar desde babor y otro desde estribor aunque en el caso de buques de eslora inferior a 75 (setenta y cinco) metros, sólo será necesario instalar una bomba de sentinas con un conducto de aspiración directa.

d) Ningún conducto de aspiración de sentinas tendrá un diámetro interior de menos de 50 (cincuenta) milímetros. La disposición y las dimensiones del circuito de sentinas serán tales que sea posible aplicar toda la capacidad de régimen de la bomba antes especificada a cada uno de los compartimentos estancos situados entre el mamparo de

colisión y el del pique de popa.

3) Se podrá instalar un eyector de sentina combinado con una bomba de agua salada, de alta presión y accionamiento independiente, en sustitución de una de las bombas de sentina accionadas independientemente que se exigen en el párrafo 2) a), a condición de que la Administración juzgue satisfactoria esta medida.

4) Todo buque en el que la manipulación o elaboración del pescado pueda provocar la acumulación de un gran volumen de agua en espacios cerrados irá provisto de medios adecuados de agotamiento.

5) Las tuberías de sentinas no atravesarán ningún tanque de combustible líquido, de lastre o del doble fondo, a menos que tales tuberías sean de acero grueso.

6) Los sistemas de bombeo del agua de sentinas y de lastre estarán dispuestos de tal modo que el agua no pueda pasar del mar o de los tanques de lastre a las bodegas o a los espacios de máquinas ni de un compartimento a otro. La conexión de las sentinas con cualquier bomba que aspire agua del mar o de los tanques de lastre llevará una válvula de retención o un grifo que no pueda dar paso simultáneamente hacia las sentinas y el mar o hacia las sentinas y los tanques de lastre. Las válvulas de las cajas de distribución de sentinas serán del tipo de retención.

7) Toda tubería de sentinas que atraviese un mamparo de colisión llevará instalado en el mamparo un dispositivo de cierre directo, accionado por telemando desde la cubierta de trabajo, con un indicador que muestre la posición de la válvula; no obstante, si la válvula está instalada en el lado popel del mamparo y resulta fácilmente accesible en todas las condiciones de servicio, podrá prescindirse del telemando.

Regla 12

Protección contra el ruido

Se tomarán medidas que reduzcan a niveles que la Administración juzgue aceptables los efectos producidos por el ruido en el personal empleado en los espacios de máquinas.

Regla 13

Aparato de gobierno

1) Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón que la Administración juzgue satisfactorios. Dichos aparatos de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice el otro.

2) Cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos no será necesario instalar un aparato de gobierno auxiliar si el principal es capaz de maniobrar el timón tal como se prescribe en el párrafo 10) estando fuera de servicio uno de los servomotores. Para el servicio de cada uno de los servomotores habrá un circuito independiente.

3) Si el timón es de accionamiento mecánico, su posición angular vendrá indicada en la caseta de

gobierno. Cuando el aparato de gobierno sea de accionamiento mecánico la indicación del ángulo del timón no dependerá del sistema de mando del aparato de gobierno.

4) Dado que falle uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en la caseta de gobierno.

5) En la caseta de gobierno se instalarán indicadores del funcionamiento de los motores accionadores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos. Estos circuitos y motores estarán protegidos contra cortocircuitos e irán provistos de dispositivos de alarma que señalen sobrecargas y la falta de corriente. La protección contra sobrecorrientes, dado que la haya, estará calculada para un valor que sea al menos el doble de la corriente a plena carga del motor o circuito protegido y será tal que permita el paso de las apropiadas corrientes de arranque.

6) El aparato de gobierno principal tendrá la resistencia necesaria para permitir el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio. El aparato de gobierno principal y la mecha del timón habrán sido proyectados de modo que no sufran averías a la velocidad máxima de marcha atrás ni al maniobrar durante las faenas de pesca.

7) Hallándose el buque navegando a la máxima velocidad de servicio en marcha avante con su calado máximo de servicio admisible, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35 (treinta y cinco) grados a una banda hasta otra de 35 (treinta y cinco) grados a la banda opuesta. Se podrá cambiar el timón desde una posición de 35 (treinta y cinco) grados a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30 (treinta) grados a la banda opuesta, sin que ello lleve más de 28 (veintiocho) segundos, dadas las mismas condiciones. El aparato de gobierno principal deberá ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir con las presentes prescripciones.

8) El servomotor del aparato de gobierno principal será de un tipo que arranque con medios manuales provistos en la caseta de gobierno o automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro.

9) El medio auxiliar de accionamiento del timón tendrá la resistencia y la capacidad necesarias para permitir el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y podrán entrar rápidamente en acción en caso de emergencia.

10) Hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a 7 (siete) nudos si esta velocidad fuera mayor, el medio auxiliar de accionamiento del timón deberá poder cambiar el timón desde una posición de 15 (quince) grados a una banda hasta otra de 15 (quince) grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 (sesenta) segundos. Los medios auxiliares de accionamiento del timón deberán ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir con las presentes prescripciones.

11) En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros el aparato de gobierno eléctrico o electrohidráulico estará servido al menos por dos circuitos alimentados desde el cuadro principal y entre estos circuitos habrá la máxima separación posible.

Regla 14

Alarma para maquinistas

En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros se proveerá un dispositivo de alarma para los maquinistas, que se pueda accionar en la cámara de mando de máquinas o en la plataforma de maniobra, según convenga, y cuya señal se oiga claramente en los alojamientos de los maquinistas.

Regla 15

Sistemas de refrigeración para conservación de las capturas

1) Los sistemas de refrigeración se proyectarán, construirán, aprobarán e instalarán de forma que se tenga en cuenta la seguridad del sistema y también las emisiones de clorofluorocarbonos (CFC) o de cualquier otra sustancia que agote la capa de ozono procedentes del refrigerante en cantidades o concentraciones que puedan suponer un peligro para la salud humana o el medio ambiente, y serán satisfactorios a juicio de la Administración.

2) Los refrigerantes que se vayan a utilizar en los sistemas de refrigeración serán los que la Administración juzgué aceptables. En ningún caso, no obstante, se utilizarán como refrigerantes el cloruro de metilo o los CFC cuyo potencial de agotamiento de la capa de ozono sea superior al 5 (cinco) por ciento del CFC11 .

3) a) Las instalaciones frigoríficas estarán adecuadamente protegidas contra vibraciones, golpes, dilataciones, contracciones, etc., y contarán con un dispositivo automático de control para fines de seguridad, que impida todo aumento peligroso de temperatura y de presión.

b) Los sistemas frigoríficos en los que se utilicen refrigerantes tóxicos o inflamables irán provistos de dispositivos de agotamiento que conduzcan a un lugar en el que dichos refrigerantes no entrañen peligro alguno para el buque ni para las personas que haya a bordo.

a) Todo espacio en que haya maquinaria frigorífica, incluidos condensadores y tanques para gases, que utilice refrigerantes tóxicos, estará separado por mamparos herméticos de cualquier espacio adyacente. Todo espacio en que haya maquinaria frigorífica, incluidos condensadores y tanques para gases estará provisto de un sistema detector de fugas que cuente con un indicador situado fuera del espacio, junto a la entrada de éste, un sistema independiente de ventilación y un sistema rociador de agua.

b) Cuando, a causa de las dimensiones del buque, sea imposible hacer que el sistema de refrigeración quede separado como se indica, se le podrá instalar en el espacio de máquinas a condición de que, en el supuesto de que se escape todo el gas, la cantidad de refrigerante utilizada no constituya un peligro para el personal que se encuentre en dicho espacio de máquinas y a condición de que se provea un dispositivo de alarma que señale toda concentración peligrosa de gas si se produce una fuga en el compartimento.

5) En los espacios de maquinaria frigorífica y en las cámaras frigoríficas habrá dispositivos de alarma conectados Con la caseta de gobierno, puestos de control o salidas de evacuación, para impedir que el personal quede atrapado. Cada uno de esos espacios tendrá por lo menos una salida que se pueda abrir desde dentro. Cuando sea posible, las salidas de los espacios en que haya maquinaria frigorífica que utilice gas tóxico o inflamable no darán directamente a ningún espacio de alojamiento.

6) Cuando en un sistema de refrigeración se utilice un refrigerante nocivo para las personas se proveerán dos juegos de aparatos respiratorios, uno de los cuales estará situado en un lugar no expuesto a quedar aislado en caso de fuga de refrigerante. Se podrá admitir que los aparatos respiratorios provistos como parte del equipo contra incendios del buque satisfacen en todo o en parte lo dispuesto en la presente disposición, si su ubicación permite satisfacer ambos fines. Cuando se utilicen aparatos respiratorios autónomos se proveerán botellas de respeto.

7) En relación con el sistema de refrigeración, en lugares visibles del buque se fijarán instrucciones que permitan manejarlo sin riesgos y directrices para casos de emergencia.

Parte C Instalaciones eléctricas

(Véase también la Regla 3)

Regla 16

Fuente de energía eléctrica principal

1) a) Cuando la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, se proveerá una fuente de energía principal que cuando menos comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. La Administración podrá aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente.

b) La energía generada por estos grupos será tal que aun cuando uno de ellos se pare, esté asegurado el funcionamiento de los servicios a que se hace referencia en la regla 3 6) a), excluida la energía necesaria para las actividades pesqueras y la elaboración y conservación de la captura.

c) La disposición de la fuente de energía principal del buque será tal que permita mantener los servicios a que se hace referencia en la regla 3 6) a), cualesquiera que sean el número de revoluciones y el sentido de rotación de las máquinas propulsaras o de los ejes principales.

d) Cuando una parte esencial del sistema de alimentación exigido en el presente párrafo esté constituida por transformadores, el sistema quedará dispuesto de modo que se asegure la continuidad de alimentación.

2) a) La disposición de la red principal de alumbrado será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio en que esté situada la fuente de energía eléctrica principal, incluidos los transformadores que pueda haber, noquede inutilizada la red de alumbrado de emergencia.

b) La disposición de la red de alumbrado de emergencia será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio o espacios en que esté situada la fuente de energía de emergencia, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red principal de alumbrado.

Regla 17

Fuente de energía eléctrica de emergencia

1) Habrá una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia situada en una posición que la Administración juzgue satisfactoria, fuera de los espacios de máquinas y dispuesta de modo que su funcionamiento esté asegurado si se produce un incendio o ante otras causas de fallo de las instalaciones eléctricas principales.

2) Habida cuenta las corrientes de arranque y la naturaleza transitoria de ciertas cargas, la fuente de energía de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente durante un mínimo de tres horas:

a) la instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla IX/6 l) a) y b) y, si procede:

i) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla IX/8 l) a) y b) y en la regla IX/9 l) b) y c);

ii) la estación terrena de buque prescrita en la regla IX/9 l) a); y

iii) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en la regla IX/9 2) a) y b) y en la regla IX/10 l);

b) el equipo de comunicaciones interiores, los sistemas de detección de incendios y las señales que puedan necesitarse en caso de emergencia;

c) las luces de navegación, si son exclusivamente eléctricas,

y las luces de emergencia:

i) de los puestos de arriado y del exterior del costado del buque;

ii) de todos los pasillos, escaleras y salidas;

iii) de los espacios en que haya máquinas o se halle la fuente de energía eléctrica de emergencia;

iv) de los puestos de control; y

v) de los espacios de manipulación y elaboración del pescado; y

d) la bomba de emergencia contra incendios si la hay.

3) La fuente de energía eléctrica de emergencia podrá ser ungenerador o una batería de acumuladores.

4) a) Si la fuente de energía de emergencia es un generador, éste dispondrá de una alimentación independiente de combustible y de un sistema de arranque eficaz, que la Administración juzgue satisfactorios. A menos que el generador de emergencia tenga un segundo dispositivo de arranque independiente, la fuente única de energía acumulada estará protegida de modo que no pueda quedar completamente agotada por el sistema de arranque automático.

b) Cuando la fuente de energía eléctrica de emergencia sea una batería de acumuladores, ésta podrá contener la carga de emergencia sin necesidad de recarga, manteniendo una tensión que como máximo discrepe de la nominal en un 12 (doce) por ciento, en más o en menos, durante todo el periodo de descarga. Dado que falle la fuente de energía principal, esta batería de acumuladores quedará conectada automáticamente al cuadro de distribución de emergencia y sin interrupción pasará a alimentar como mínimo los servicios indicados en el párrafo indicado 2) b) y c). El cuadro de distribución de emergencia irá provisto de un conmutador auxiliar que permita conectar la batería manualmente, dado que falle el sistema automático de conexión.

5) El cuadro de distribución de emergencia se instalará lo más cerca posible de la fuente de energía de emergencia y su ubicación se ajustará a lo dispuesto en el párrafo l).

Cuando la fuente de energía de emergencia esté constituida por un generador, su cuadro de distribución estará situado en el mismo lugar, a menos que esto entorpezca el funcionamiento del cuadro.

6) Toda batería de acumuladores instalada de conformidad con lo dispuesto en la presente regla, irá situada en un espacio bien ventilado que no sea el espacio en que esté el cuadro de distribución de emergencia. En un lugar adecuado del cuadro de distribución principal o en la cámara de mando demáquinas se instalará un indicador que señale si la batería que constituye la fuente de energía de emergencia se está descargando. En condiciones normales de funcionamiento el cuadro de distribución de emergencia será alimentado desde el cuadro de distribución principal por un cable alimentador de interconexión protegido en el cuadro principal contra sobrecargas y cortocircuitos. La disposición del cuadro de distribución de emergencia será tal que, en el caso de que falle la fuente principal de energía, se establezca automáticamente la conexión con la fuente de emergencia.

Cuando el sistema esté dispuesto para funcionar en realimentación, también se protegerá el citado

cable alimentador en el cuadro de distribución de emergencia, al menos contra cortocircuitos.

7) El generador de emergencia y su motor, así como cualquier batería de acumuladores que pueda haber, quedarán dispuestos de modo que funcionen a su plena potencia de régimen estando el buque adrizado o con un ángulo de balance de 22,5 (veintidós coma cinco) grados como máximo a cualquiera de ambas bandas y simultáneamente con un ángulo de cabeceo de 10 (diez) grados como máximo hacia proa o hacia popa, o bien con una combinación cualquiera de ángulos de ambos tipos que no rebasen esos límites.

8) La construcción y la disposición de la fuente de energía eléctrica de emergencia y del equipo de arranque automático serán tales que permitan a la tripulación someterlos a las pruebas pertinentes hallándose el buque en condiciones operacionales normales.

Regla 18

Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

1) a) Las partes metálicas descubiertas e instaladas con carácter permanente, de máquinas o equipo eléctricos, no destinadas a conducir corriente pero que a causa de un defecto puedan conducirla, deberán estar puestas a masa (al casco), salvo que:

i) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 55 (cincuenta y cinco) voltios en corriente continua o de un valor eficaz de 55 (cincuenta y cinco) voltios entre los conductores; no se utilizarán autotransformadores con objeto de conseguir esta tensión en corriente alterna; o

ii) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 250 (doscientos cincuenta) voltios por transformadores aisladores de seguridad que alimenten un solo aparato; oiii) estén construidas de conformidad con el principio de aislamiento doble.

b) El equipo eléctrico portátil funcionará a una tensión que no presente riesgos; las partes metálicas descubiertas de dicho equipo no destinadas a estar sometidas a tensión pero que a causa de un defecto puedan estarlo, deberán ir puestas a masa. La Administración podrá exigir precauciones complementarias para el empleo de lámparas portátiles eléctricas, herramientas del mismo tipo o aparatos análogos en espacios reducidos o excepcionalmente húmedos, en los que puede haber riesgos especiales a causa de la conductividad.

c) Los aparatos eléctricos estarán construidos e instalados de modo que no puedan causar lesiones corporales cuando se les maneje o se les toque en condiciones normales de trabajo.

2) Los cuadros de distribución principales y de emergenciaestarán dispuestos de modo que los aparatos y el equipo resulten fácilmente accesibles, sin peligro para los operarios. Los laterales, la parte posterior y, si es preciso, la cara frontal de los cuadros de distribución contarán con la necesaria protección.

Las partes descubiertas conductoras cuya tensión, en relación a la masa, exceda de la que la Administración fije, no se instalarán en la cara frontal de tales cuadros. Deberá haber esterillas o enjaretados aislantes en las partes frontal y posterior donde se estime que son necesarios.

3) a) No se hará uso del sistema de distribución con retorno por el casco para la conducción de fuerza ni para los servicios de calefacción o alumbrado en ningún buque cuya eslora sea igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros.

b) Lo dispuesto en el apartado a) no excluye que, en condiciones aprobadas por la Administración, se utilicen:

i) sistemas de protección catódica por diferencia de potencial eléctrico;

ii) sistemas limitados y puestos a masa localmente; o

iii) dispositivos de control del nivel de aislamiento, siempre que la corriente que circule no exceda de 30 (treinta) miliamperios en las condiciones más desfavorables.

c) Cuando se utilice el sistema de distribución con retorno para el casco todos los subcircuitos finales (todos los tramos de circuito siguientes a último dispositivo protector) serán bifilares, y se tomarán las precauciones especiales que la Administración juzgue satisfactorias.

4) a) Cuando se utilice un sistema de distribución primario o secundario, para la conducción de fuerza o para los servicios de calefacción o alumbrado, sin puesta a masa, se instalará un dispositivo para vigilar el nivel de aislamiento en relación a la masa.b) Cuando el sistema de distribución se ajuste a lo dispuesto en el apartado a) y se utilice una tensión que exceda de 55 (cincuenta y cinco) voltios en co-

rriente continua o de un valor eficaz de 55 (cincuenta y cinco) voltios entre los conductores, se instalará un dispositivo para vigilar continuamente el nivel de aislamiento en relación a la masa, que dé una indicación visual o acústica de todo valor de aislamiento anormalmente bajo.

c) Los sistemas de distribución que estén alimentados a una tensión que no exceda de 250 (doscientos cincuenta) voltios en corriente continua o de un valor eficaz de 250 (doscientos cincuenta) voltios entre los conductores y que tengan capacidad limitada, podrán cumplir con lo dispuesto en el apartado a), siempre que a juicio de la Administración sean satisfactorias.

5) a) Salvo en circunstancias excepcionales autorizadas por la Administración, todos los forros metálicos y blindajes de los cables deberán ser eléctricamente continuos y estar puestos a masa.

b) Todos los cables eléctricos serán al menos de tipo pirorretardante y se instalarán de modo que las propiedades que en ese sentido tengan no sufran disminución. Cuando sean necesarios para determinadas instalaciones, la Administración podrá autorizar el uso de cables de tipo especial, como los de radiofrecuencia, que no cumplan con lo aquí prescrito.

c) Los cables y el cableado destinados a servicios esenciales o de emergencia de conducción de fuerza, alumbrado, comunicaciones interiores o señales, irán tendidos lo más lejos posible de cocinas, espacios de categoría A para máquinas y otros lugares con elevado riesgo de incendio, así como de lavanderías, espacios de manipulación y elaboración de pescado y otros espacios en los que haya un gran porcentaje de humedad. Los cables que conecten bombas contra incendios al cuadro de distribución de emergencia serán de tipo pirorresistente si pasan por lugares con elevado riesgo de incendio. Siempre que sea posible, se les tenderá de modo que no pueda inutilizarlos el calentamiento de los mamparos posiblemente originado por un incendio declarado en un espacio adyacente.

d) Cuando se instalen cables en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión si se produce una avería eléctrica, se tomarán contra tales riesgos las precauciones especiales que la Administración juzgue satisfactorias.

e) La sujeción dada a los cables será tal que evite el desgaste por fricción y otros deterioros.

f) Las conexiones extremas y las uniones de todos los conductores se harán de modo que éstos conserven sus primitivas propiedades eléctricas, mecánicas, pirorretardantes y, cuando sea necesario, pirorresistentes.

g) Los cables que se instalen en los compartimentos refrigerados serán adecuados para bajas temperaturas y gran humedad.

6) a) Los circuitos estarán protegidos contra cortocircuitos. Estarán asimismo protegidos contra sobrecargas, salvo por lo que respecta a la aplicación de la regla 13 o a casos en que la Administración autorice excepcionalmente otra cosa.

b) El amperaje o el reglaje apropiado del dispositivo de protección contra sobrecargas destinado a cada circuito estará permanentemente indicado en el punto en que vaya instalado dicho dispositivo.

7) Los accesorios de alumbrado estarán dispuestos de modo que no se produzcan aumentos de temperatura que puedan deteriorar los cables y se evite el calentamiento excesivo del material circundante.

8) Los circuitos de alumbrado o de fuerza que terminen en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión estarán provistos de interruptores aisladores situados fuera de tales espacios.

9) a) El alojamiento de una batería de acumuladores estará construido y ventilado de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

b) En estos compartimentos no estará permitida la instalación de equipos eléctricos o de otro tipo que puedan ser causa de ignición de vapores inflamables, salvo en las circunstancias previstas en el párrafo 10).c) No se situarán baterías de acumuladores en espacios de alojamiento, a menos que vayan instaladas en una caja herméticamente cerrada.

10) En los espacios en que quepa esperar la acumulación de mezclas gaseosas inflamables y en cualquiera de los compartimentos destinados principalmente a contener baterías de acumuladores no se instalará ningún equipo eléctrico, a menos que, a juicio de la Administración:

a) sea esencial para fines operacionales;

b) sea de un tipo que no pueda inflamar la mezcla de que se trate;

c) sea apropiado para el espacio de que se trate; y

d) cuente con el certificado que permita utilizarlo sin riesgos en los ambientes polvorientos o de acumu-

lación de vapores o gases susceptibles de producirse.

Se colocarán pararrayos en todos los palos o masteleros de madera. En los buques construidos con materiales no conductores los pararrayos estarán conectados, por medio de conductores apropiados, a una chapa de cobre fijada al casco del buque muy por debajo de la línea de flotación.

Parte D Espacios de maquinas sin dotación permanente

(Véase también la regla 3)

Regla 19

Seguridad contra incendios

Prevención de incendios

Se prestará una atención especial a las tuberías de combustible líquido de alta presión. En los casos posibles, las fugas procedentes de tales sistemas de tuberías se recogerán en un purgador adecuado, dotado de una alarma contra niveles excesivos.

Cuando los tanques de combustible líquido para servicio diario sean de llenado automático o por telemando se proveerán los medios que eviten los reboses. Análoga atención se prestará a todo equipo destinado a tratar automáticamente líquidos inflamables, como, por ejemplo, los depuradores de combustible, los cuales irán instalados siempre que sea posible en un espacio especial reservado para purificadores y sus calentadores.

Cuando los tanques de combustible líquido para servicio diario o los de sedimentación lleven medios colectores se les proveerá de un dispositivo de alarma contra altas temperaturas si existe la posibilidad de que se exceda el punto de inflamación del combustible liquido.

Detección de incendios

En los espacios de máquinas se instalará un sistema detector de incendios, de tipo aprobado, basado en un principio de autocontrol y que cuente con medios que permitan someterlo a pruebas periódicas.

El sistema detector originará señales de alarma acústicas y visuales en la caseta de gobierno y en tantos lugares como convenga para que las oiga y las observe el personal que haya a bordo cuando el buque esté en puerto.

6) El sistema detector de incendios será abastecido automáticamente de energía desde una fuente de emergencia si falla la fuente principal.7)Los motores de combustión interna de potencia igual o superior a 2.500 (dos mil quinientos) kilovatios irán provistos de detectores de neblina de lubricante en el cárter o de detectores de la temperatura de cojinetes del motor o de dispositivos equivalentes.

Lucha contra incendios

Se proveerá un sistema fijo de extinción de incendios que la Administración juzgue satisfactorio ajustado a lo dispuesto en las reglas V/22 y V/40.

9) En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros se tomarán las medidas necesarias para obtener inmediato suministro de agua del colector contra incendios, mediante: a) dispositivos de arranque por telemando para una de las bombas principales contra incendios, desde la caseta de gobierno y desde el puesto de control contra incendios, si lo hay; o mediante

b) la presión permanente a que se someta el sistema del colector contra incendios, teniendo en cuenta la posibilidad de congelación.

La Administración habrá de juzgar satisfactorio el mantenimiento de la integridad al fuego de los espacios de máquinas, la ubicación y la centralización de los mandos del sistema de extinción de incendios y los dispositivos de cierre a que se hace referencia en la regla 24, por ejemplo, para la ventilación, las bombas de combustible, etc., y podrá exigir dispositivos extintores, equipos de lucha contra incendios y aparatos respiratorios, además de que se cumpla con las prescripciones pertinentes del capítulo V.

Regla 20

Protección contra la inundación

Las sentinas de los espacios de máquinas irán provistas de un dispositivo de alarma contra niveles excesivos de líquidos, de modo que quepa detectar la acumulación de éstos, dados ángulos normales de asiento y escora. El sistema detector dará señales de alarma acústicas y visuales en los lugares en que se mantenga una guardia continua.

Los mandos de toda válvula que esté conectada a una toma de mar, una descarga situada por debajo de la flotación o un sistema de inyección de sentina irán emplazados de modo que haya tiempo suficiente para poner en funcionamiento la válvula si entra agua en el espacio de que se trate.

Regla 21

Comunicaciones

En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros, uno de los dos medios separados de comunicación a que se hace referencia en la regla 7 será un medio seguro de comunicación oral. Entre la caseta de gobierno y los alojamientos de los maquinistas se proveerá otro medio seguro de comunicación oral.

Regla 22

Sistema de alarma

1) Se instalará un sistema de alarma que indique todo fallo que exija atención.

2) a) El sistema será capaz de hacer sonar una alarma acústica en el espacio de máquinas e indicará visualmente en un emplazamiento adecuado cada una de las distintas alarmas que se produzcan.b)El sistema estará conectado a los camarotes de los maquinistas por medio de un conmutador selector que garantice la conexión con uno de dichos camarotes y a las salas de reunión de maquinistas que pueda haber. La Administración podrá autorizar instalaciones distintas, si ofrecen una seguridad equivalente.

c) Si, pasado el tiempo prudencial que fije la Administración, no se ha atendido el fallo señalado por una alarma, entrará en funcionamiento un dispositivo de alarma para los maquinistas y, en la caseta de gobierno, para el personal que esté de guardia.

d) En la caseta de gobierno se producirán señales de alarma acústicas y visuales respecto de cualquier situación que exija intervención de la persona que esté de guardia o que haya de ser puesta en su conocimiento.

e) En la medida de lo posible el sistema de alarma responderá en su concepción al principio de funcionamiento a prueba de fallos.

3) El sistema de alarma podrá:

a) ser accionado en todo momento, con cambio automático a una fuente de energía de reserva para casos en que se interrumpa el suministro normal de energía; yb)ser activado por cualquier fallo que se produzca en el suministro normal de energía.

4) a) El sistema podrá indicar más de un fallo a la vez, y el hecho de que acepte una alarma no anulará la posibilidad de que se produzca otra.

b) La aceptación de una condición de alarma en el emplazamiento a que se hace referencia en el párrafo 2) a) aparecerá indicada en los lugares en que se dio la alarma.

Se mantendrán las señales de alarma hasta que hayan sido aceptadas y las indicaciones visuales proseguirán hasta que se haya subsanado el fallo. Todos los dispositivos de alarma recuperarán automáticamente la posición correspondiente al estado de funcionamiento normal cuando se haya subsanado el fallo.

Regla 23

Prescripciones especiales para las máquinas, calderas e instalaciones eléctricas

l) En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros la fuente de energía eléctrica principal se ajustará a lo siguiente:

a) cuando normalmente pueda suministrarse energía eléctrica mediante un generador, se tomarán medidas restrictivas de la carga eléctrica que garanticen la integridad del suministro destinado a los servicios necesarios para la propulsión y el gobierno. En previsión de fallos del generador cuando esté funcionando, se dispondrá lo necesario para que automáticamente arranque y quede conectado al cuadro principal de distribución un generador de reserva con capacidad suficiente para hacer posibles la propulsión y el gobierno del buque, con el rearranque automático de la maquinaria auxiliar esencial y, si es necesario, la realización de las correspondientes operaciones en secuencia. Cabrá proveer medios, que la Administración habrá de juzgar satisfactorios, para efectuar por telemando (manualmente) el arranque y la conexión del generador de reserva al cuadro principal, así como medios de rearranque por telemando de la maquinaria auxiliar esencial; y

b) si normalmente suministran la energía eléctrica varios generadores a la vez, se tomarán medidas restrictivas de la carga eléctrica, por ejemplo, que garanticen que si falla uno de esos generadores los demás seguirán ,funcionando sin sobrecarga, de modo que sean posibles la propulsión y el gobierno del buque.

Cuando se exija que vayan instaladas por duplicado, otras máquinas auxiliares esenciales para la propulsión llevarán dispositivos de conmutación automática que permitan trasladar su función a una máquina de reserva. Toda operación de conmutación automática producirá una señal de alarma.

Se proveerán sistemas de control automático y de alarma con las características siguientes:

a) el sistema de control será tal que por medio de las instalaciones necesarias estén garantizados los servicios imprescindibles para el funcionamiento de la máquina propulsara principal y sus máquinas auxiliares;

b) cuando se utilicen motores de combustión interna para la propulsión principal se proveerán medios que mantengan la necesaria presión del aire de arranque;

c)para todos los valores importantes de presión, temperatura, niveles de líquido, etc., se instalará un sistema de alarma que cumpla con lo prescrito en la regla 22; y

d) cuando así convenga, en un punto adecuado quedarán centralizados los paneles de alarma necesarios y los instrumentos indicadores de toda avería que motive la alarma.

Regla 24

Sistema de seguridad

Se instalará un sistema de seguridad que, si en el funcionamiento de las máquinas o de las calderas surgen graves fallos, constitutivos de peligro inmediato, inicie la paralización automática de la parte defectuosa de la instalación y dé una señal de alarma. No se iniciará automáticamente la paralización del sistema propulsor más que en casos en que pudieran sobrevenir una avería total, desperfectos graves o una explosión. Si hay dispositivos para neutralizar la paralización de la máquina propulsara— principal, serán de tal índole que no quepa accionarlos inadvertidamente. Si se les utiliza se producirá la oportuna indicación visual.

Capitulo V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

(Véase también la regla IV/19)

Parte A –Generalidades

Regla 1

Generalidades

En los espacios de alojamiento y de servicio se adoptará uno de los métodos de protección indicados seguidamente.

a) Método IF: Construcción de todos los mamparos de compartimentado interior con materiales incombustibles correspondientes a divisiones de Clase "B" o "C", en general sin instalar sistema de detección ni de rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio.

b) Método IIF: Instalación de un sistema automático de rociadores y de alarma para detección y extinción de incendios en todos los espacios en los que puedan declararse aquéllos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior.

c) Método IIIF: Instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que puedan declararse aquéllos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por divisiones de las clases "A" o "B" no exceda en ningún caso de 50 (cincuenta) metros cuadrados. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos.

Las prescripciones relativas a la utilización de materiales incombustibles en la construcción y el aislamiento de mamparos límite de espacios de máquinas, puestos de control, etc., y a la protección de troncos de escalera y de pasillos, serán comunes a los tres métodos.

Regla 2

Definiciones

1) Material incombustible: es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para inflamarse cuando se le caliente a 750 (setecientos cincuenta) grados Celsius aproximadamente, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administraci6n por un procedimiento de prueba reconocido. Cualquier otro material será considerado material combustible.

2) Ensayo estándar de exposición al fuego: es aquel en que se someten muestras de mamparos o cubiertas, en un horno de pruebas, a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempotemperatura. La muestra tendrá una superficie expuesta de 4,65 (cuatro coma sesenta y cinco) metros cuadrados por lo menos y una altura (longitud, si se trata de una cubierta) de 2,44 (dos coma cuarenta y cuatro) metros, guardará el mayor parecido posible con la construcción y tendrá, cuando resulte apropiado, una unión por lo menos. La curva estándar tiempotemperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes pun-

tos, cuyos valores se miden por encima de la temperatura inicial del horno:

al cabo de los 5 (cinco) primeros minutos: 556 (quinientos cincuenta y seis) grados Celsius

al cabo de los 10 (diez) primeros minutos: 659 (seiscientos cincuenta y nueve) grados Celsius

al cabo de los 15 (quince) primeros minutos: 718 (setecientos dieciocho) grados Celsius

al cabo de los 30 (treinta) primeros minutos: 821 (ochocientos veintiuno) grados Celsius

al cabo de los 60 (sesenta) primeros minutos: 925 (novecientos veinticinco) grados Celsius

3) Divisiones de clase “A”: son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

a) ser de acero o de otro material equivalente;

b) estar convenientemente reforzadas;

c) estar construidas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas hasta el final del ensayo estándar de exposición al fuego de una hora; y

d) estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 (ciento treinta y nueve) grados Celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 180 (ciento ochenta) grados Celsius por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "A60” 60 (sesenta) minutos

Clase "A30” 30 (treinta) minutos

Clase "A15” 15 (quince) minutos

Clase "A0” 0 (cero) minutos

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipo para asegurarse de que satisfacen las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

4) Divisiones de clase “B”: son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego;

b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 (ciento treinta y nueve) grados Celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 (doscientos veinticinco) grados Celsius por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase “B15” 15 (quince) minutos

Clase “B0” 0 (cero) minutos; y

c) ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se emplee en su construcción y montaje habrán de ser incombustibles, aun cuando se podrá autorizar el empleo de chapas combustibles a condición de que éstas satisfagan las pertinentes prescripciones del presente capítulo.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

5) Divisiones de clase “C” son las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisfagan las prescripciones relativas al paso del humo y de las llamas ni a la limitación de la elevación de temperatura. Se autorizará el empleo de chapas combustibles a condición de que satisfagan las otras prescripciones del presente capítulo.

6) Divisiones de clase “F” son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego; y

b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 (ciento treinta y nueve) grados Celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 (doscientos veinticinco) grados Celsius por encima de la temperatura inicial, hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

7) Cielos rasos o revestimientos continuos de clase “B”: son los cielos rasos o revestimientos de Clase

"B" que terminan únicamente en una división de clase "A" o "B".

8) De acero o de otro material equivalente: significa de acero o de cualquier material que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar procedente (v.g., una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).

9) Débil propagación de la llama: indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido.

10) Espacios de alojamiento o alojamientos: son los utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, oficios que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes.

11) Espacios públicos: son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.

12) Espacios de servicio: son los utilizados como cocinas, los oficios que contienen artefactos para cocinar, los armarios, los pañoles, los talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

13) Puestos de control son los espacios donde se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electrogenerador de emergencia, o donde está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

14) Espacios de Categoría A para máquinas: son los espacios y troncos de acceso a esos espacios que contienen motores de combustión interna utilizados:

a) para la propulsión principal; o para otros fines si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 750 (setecientos cincuenta) kilovatios, o los que contienen una caldera alimentada con combustible líquido o una instalación de combustible líquido.

15) Espacios de máquinas: son los espacios de categoría A para máquinas y todos los que contienen la maquinaria propulsara, calderas, instalaciones de combustible líquido, máquinas de vapor y de combustión interna, generadores, aparatos de gobierno, maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

Parte B Medidas de Seguridad Contra incendios en buques de eslora igual o superior a 60 (sesenta) metros.

Regla 3

Estructura

l) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero o de otro material equivalente a menos que en el párrafo 4) se disponga otra cosa.

2) El aislamiento de los componentes de aleación de aluminio de las divisiones de Clase "A" y "B", salvo los de estructuras que a juicio de la Administración no soporten carga, será tal que la temperatura del alma del elemento estructural no rebase la temperatura ambiente, en ningún momento del ensayo estándar de exposición al fuego que proceda realizar, en más de 200 (doscientos) grados Celsius.

3) Se prestará atención muy particular al aislamiento de los componentes estructurales de aleación de aluminio integrados en puntales, candeleros y otros elementos de soporte necesarios en las zonas de estiba y arriado de las embarcaciones de supervivencia, y en las de embarco, así como al aislamiento de las divisiones de clase "A" y "B", como garantía de que:

a) en los elementos que den soporte a las zonas de embarcaciones de supervivencia y a divisiones de clase "A", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo 2) seguirá siendo observado al cabo de una hora; y

b) en los elementos necesarios para dar soporte a divisiones de clase "B", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo 2) seguirá siendo observado al cabo de media hora.4) Los techos y paredes de guardacalores de los espacios de categoría A para máquinas serán de acero debidamente aislado y las aberturas que tengan estarán dispuestas y protegidas de modo que eviten la propagación del fuego.

Regla 4

Mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio

1) En los espacios de alojamiento y de servicio todos los mamparos que necesariamente hayan de ser divisiones de clase "B" se extenderán de cu-

bierta a cubierta y hasta el forro exterior u otras partes constitutivas de límites, a menos que se instalen cielos rasos o revestimientos continuos de clase "B", o unos y otros, en ambos lados del mamparo, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso o revestimiento continuos.

2) Método IF: Todos los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras reglas de la presente parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B", serán al menos de clase "C".

3) Método IIF: La construcción de los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras reglas de la presente parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase "C" de acuerdo con lo indicado en la Tabla 1 de la regla 7.4) Método IIIF: La construcción de los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras reglas de la presente parte no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción. La superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por una división continua de clase "A" o "B" no excederá en ningún caso de 50 (cincuenta) metros cuadrados, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase "C" de acuerdo con lo indicado en la Tabla 1 de la regla 7. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se le destina a espacios públicos.

Regla 5

Protección de troncos de escalera y de ascensor en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control

1) Los troncos de escalera que sólo atraviesen una cubierta estarán protegidos, al menos a un nivel, por divisiones que al menos sean de clase "BO" y puertas de cierre automático. Los troncos de ascensor que sólo atraviesen una cubierta estarán rodeados de divisiones de clase "AO", con puertas de acero en los dos niveles. Los troncos de escalera y de ascensor que atraviesen más de una cubierta estarán rodeados de divisiones que al menos sean de clase "AO" y protegidos por puertas de cierre automático en todos los niveles.

2) Todas las escaleras tendrán armazón de acero, excepto en los casos en que la Administración autorice la utilización de otro material equivalente.

Regla 6

Puertas en divisiones pirorresistentes

1) Las puertas ofrecerán una resistencia al fuego

equivalente en la medida de lo posible a la de la división en que estén montadas. Las puertas y los marcos de puerta de las divisiones de clase "A" serán de acero. Las puertas de las divisiones de clase “B” serán incombustibles. Las puertas montadas en mamparos límite de espacios de categoría A para máquinas serán de cierre automático y suficientemente herméticas. La Administración podrá autorizar el uso de materiales combustibles en las puertas que dentro de los camarotes separen éstos de instalaciones higiénicas interiores, tales como duchas, si están construidas de acuerdo con el Método IF.

2) Las puertas que hayan de ser de cierre automático no llevarán ganchos de retención. No obstante, podrán usarse dispositivos de retención telemandados y a prueba de fallos.

3) Cabrá autorizar aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos de pasillo o debajo de ellas, pero no en las puertas de troncos de escalera ni debajo de ellas. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta, o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 (cero coma cero cinco) metros cuadrados. Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible.

4) Las puertas estancas no necesitan aislamiento.

Regla 7

Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas

1) Además de cumplir con las disposiciones específicas de integridad al fuego que figuran en otros lugares de la presente parte, los mamparos y cubiertas tendrán como integridad mínima al fuego la indicada en las Tablas 1 y 2 de la presente regla.

2) En la aplicación de las Tablas se observarán las siguientes prescripciones:

a) las Tablas 1 y 2 se aplican respectivamente a los mamparos y a las cubiertas que separen espacios adyacentes; y

b) con objeto de determinar las normas adecuadas de integridad al fuego que deben regir para las divisiones situadas entre espacios adyacentes, estos espacios se clasifican, según su riesgo de incendio, como sigue:i) Puestos de control (1) (uno)

Espacios en que están situados el equipo generador de energía y de alumbrado para casos de emergencia.

Caseta de gobierno y cuarto de derrota.

Espacios en que está situado el equipo de radiocomunicación del buque.

Cámaras de equipo extintor de incendios, cámaras de control de ese equipo y puestos de equipo detector de incendios.

Cámara de mando de la maquinaria propulsara, si se halla situada fuera del espacio de esta maquinaria.

Espacios en que están los dispositivos centralizados de alarma contra incendios.

ii) Pasillos (2) (dos)

Pasillos y vestíbulos.

iii) Alojamientos (3) (tres)

Según quedan definidos en la regla 2 10) y 11), excluidos los pasillos.

iv) Escaleras (4) (cuatro)

Escaleras interiores, ascensores y escalas mecánicas no ubicados totalmente en el interior de los espacios de máquinas y los troncos correspondientes.

A este respecto una escalera que solamente esté cerrada en un nivel se considerará parte del entrepuente del que no esté separada por una puerta contra incendios.

v) Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5) (cinco)

Armarios y pañoles que ocupen menos de 2 metros cuadrados, cuartos de secado y lavanderías.

vi) Espacios de categoría A para máquinas (6) (seis)

Según quedan definidos en la regla 2 14).

vii) Otros espacios de máquinas (7) (siete)

Según quedan definidos en la regla 2 15), incluidos los los espacios de categoría A para máquinas.

viii) Espacios de carga (8) (ocho)

Todos los espacios destinados a contener carga, incluidos los tanques para carga de hidrocarburos, y los troncos y las escotillas de acceso a los mismos.

ix) Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9) (nueve) Cocinas, oficios provistos de artefactos para cocinar, pañoles de pinturas y de luces, armarios y pañoles que ocupen superficies de 2 metros cuadrados o más, y talleres que no formen parte de los espacios de máquinas.

x) Cubiertas expuestas (10) (diez)

Espacios de cubierta expuestos y zonas protegidas del paseo de cubierta, espacios dedicados a la elaboración de pescado crudo, espacios para el lavado de pescado y espacios semejantes en que no haya riesgo de incendio. Espacios descubiertos que quedan fuera de las superestructuras y casetas.

El título de cada categoría pretende ser representativo, más bien que restrictivo. El número que, consignado entre paréntesis, sigue a cada categoría, es el número de la columna o de la línea aplicable de las Tablas.

TABLA 1 - INTEGRIDAD AL FUEGO DE LOS MAMPAROS QUE SEPAREN ESPACIOS ADYACENTES

Espacios	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Puestos de control (1)	A-0[c]	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*
Pasillos (2)		C	B-0	B-0 A-0[c]	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Alojamientos (3)			C[a,b]	B-0 A-0[c]	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Escaleras (4)				B-0 A-0[c]	B-0 A-0[c]	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de categoría A para máquinas (6)						*	A-0	A-0	A-60	*
Otros espacios de máquinas (7)							A-0[d]	A-0	A-0	*
Espacios de carga (8)								*	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)									A-0[d]	*
Cubiertas expuestas (10)										–

Notas: (Véase la tabla 2)

TABLA 2 - INTEGRIDAD AL FUEGO DE LAS CUBIERTAS QUE SEPAREN ESPACIOS ADYACENTES

Espacio inferior ↓ / Espacio superior →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Puestos de control (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Pasillos (2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Alojamientos (3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Escaleras (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de categoría A para máquinas (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60	A-30	A-60	*
Otros espacios de máquinas (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*
Espacios de carga (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[d]	*
Cubiertas (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	–

Notas: Aplicables a la Tabla 1 y a la Tabla 2, según corresponda.

[a] Los mamparos no estarán sujetos a ninguna exigencia especial si se emplean los Métodos de prevención de incendios IIF y IIIF.

[b] El Método IIIF obliga a colocar mamparos de la clase "B", del tipo de integridad al fuego "B-0", entre espacios o grupos de espacios que ocupen una superficie de 50 m^2 o más.

[c] Para determinar el tipo aplicable en cada caso, véanse las reglas 4 y 5.

[d] Si se trata de espacios de la misma categoría numérica y con el subíndice [d] añadido, sólo se exigirán mamparos o cubiertas del tipo indicado en las Tablas cuando los espacios adyacentes estén destinados a fines distintos, caso posible, por ejemplo, con los de la categoría (9). No hará falta montar un mamparo entre dos cocinas colindantes; pero entre una cocina y un pañol de pinturas se necesitará un mamparo del tipo "A-0".

[e] Los mamparos que separen entre sí la caseta de gobierno, el cuarto de derrota y la cabina radiotelegráfica podrán ser del tipo "B-0".

[f] No será necesario instalar aislamiento contra el fuego si, a juicio de la Administración, el riesgo de incendio en los espacios de máquinas de la categoría 7) es pequeño o nulo.

[*] Cuando en las Tablas aparece un asterisco, ello significa que la división habrá de ser de acero o de un material equivalente, pero no necesariamente de la clase "A".

3) Cabrá aceptar que los cielos rasos o los revestimientoscontinuos y de clase "B", junto con las correspondientes cubiertas o mamparos, dan total o parcialmente el aislamiento y la integridad prescritos respecto de una división.

4) Las ventanas y las lumbreras que den a los espacios de máquinas habrán de satisfacer las siguientes condiciones:

a) si las lumbreras se pueden abrir, será posible cerrarlas desde el exterior del espacio de que se trate. Las lumbreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;

b) los mamparos límite de los espacios de máquinas no llevarán cristales ni materiales semejantes. Cabrá no obstante utilizar cristal reforzado con alambre en las lumbreras y cristal en las cámaras de control situadas dentro de los espacios de máquinas; y

c) en las lumbreras a que se hace referencia en el apartado

a) se utilizará cristal reforzado con alambre.

5) En los mamparos limite exteriores que de conformidad con la regla 3 l) hayan de ser de acero o de otro material equivalente se podrán practicar aberturas para acoplamiento de ventanas y portillos, siempre que en otros lugares de la presente parte no se estipule para ellos integridad de clase "A", las puertas podrán ser de materiales que a juicio de la Administración sean adecuados.

Regla 8

Detalles sobre la construcción

1) Método IF. En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, todos los revestimientos, las pantallas supresoras de corrientes de aire, los cielos rasos y los rastreles correspondientes serán de materiales incombustibles.

2) Métodos IIF y IIIF. En los pasillos y en los troncos de escalera utilizados para espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, los cielos rasos, los revestimientos, las pantallas supresoras de corrientes de aire y los rastreles correspondientes serán de materiales incombustibles.

3) Métodos IF, IIF y IIIF.

a) Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criógenos y de los accesorios para tuberías de dichos sistemas, no necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas ofrecerán una resistencia a la propagación de la llama que satisfaga los criterios de la Administración. En los espacios en que puedan penetrar productos del petróleo, la superficie aislante ser á impenetrable a éste y a sus vapores.

b) Los mamparos, revestimientos y cielos rasos incombustibles que se utilicen para espacios de alojamiento y de servicio podrán ir cubiertos de chapa combustible cuyo espesor no exceda de 2,0 (dos coma cero) milímetros en el interior de dichos espacios, ni de 1,5 (uno coma cinco) milímetros en pasillos, troncos de escalera y puestos de control.

c) Las cámaras de aire que haya detrás de los cielos rasos, empanelados o revestimientos estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciamiento intermedio de no más de 14 (catorce) metros. En sentido vertical, esos espacios, incluidos los que se encuentren detrás de los revestimientos de escaleras, troncos, etc., estarán cerrados en cada cubierta.

Regla 9

Sistemas de ventilación

1) a) Los conductos de ventilación serán de material incombustible. No obstante, los tramos de conductos cortos que en general no excedan de 2 (dos) metros de longitud ni de 0,02 (cero coma cero dos) metros cuadrados de sección transversal podrán no ser incombustibles, si se cumplen las siguientes condiciones:

i) que los conductos sean de un material que en opinión de la Administración no presente sino un reducido riesgo de incendio;

ii) que se utilicen solamente al extremo del dispositivo de ventilación; y

iii) que no estén situados a menos de 600 (seiscientos) milímetros, medida esta distancia en el sentido longitudinal del conducto, de una abertura practicada en una división de clase "A" o "B", incluidos cielos rasos continuos de clase "B".

b) En el caso de conductos de ventilación cuya sección transversal libre exceda de 0,02 (cero coma cero dos) metros cuadrados, que atraviesen mamparos o cubiertas de clase "A", cada abertura de paso irá revestida con un manguito de chapa de

acero, a menos que el conducto mismo sea de acero en el tramo que atraviese la cubierta o el mamparo y cumpla en ese tramo con las siguientes condiciones:

i) para los conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 (cero coma cero dos) metros cuadrados se utilizarán manguitos que tengan por lo menos 3 (tres) milímetros de espesor y 900 (novecientos)milímetros de longitud. Cuando el manguito pase por un mamparo se hará, si esto es posible, que de su longitud quede una mitad a cada lado del mamparo. Los conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 (cero coma cero dos) metros cuadrados llevarán un aislamiento contra el fuego que tenga por lo menos la misma integridad al fuego que el mamparo o la cubierta atravesados. Se podrá proveer una protección equivalente para el paso, siempre que la Administración la juzgue satisfactoria; y

ii) los conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,075 (cero coma cero setenta y cinco) metros cuadrados llevarán cierres de mariposa contra incendios, además de cumplir con lo prescrito en el apartado b) i). El cierre de mariposa funcionará automáticamente, pero cabrá asimismo cerrarlo a mano desde ambos lados del mamparo o de la cubierta, e irá provisto de un indicador que señale si está abierto o cerrado. Estos cierres de mariposa no serán necesarios, sin embargo, cuando los conductos pasen a través de espacios limitados por divisiones de clase "A", sin dar servicio a éstos, siempre que dichos conductos tengan la misma integridad al fuego que los mamparos que atraviesen.

c) Los conductos de ventilación de los espacios de categoría A para máquinas o los de las cocinas no pasarán normalmente a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.

d) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento o de servicio o de los puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de categoría A para máquinas ni de las cocinas.

Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.

En el caso de conductos de ventilación cuya sección transversal libre exceda de 0,02 (cero coma cero dos) metros cuadrados, que atraviesen mamparos de clase "B", cada abertura de paso irá revestida con un manguito de chapa de acero de por lo menos 900 (novecientos) milímetros de longitud, a menos que el conducto mismo sea de acero en un tramo de esa longitud por donde atraviese el mamparo. Cuando el manguito pase por un mamparo de clase "B" se hará, si esto es posible, que de su longitud quede una mitad a cada lado del mamparo.

Se tomarán todas las medidas posibles, en relación con los puestos de control situados fuera de los espacios de máquinas, para asegurar que en caso de incendio seguirá habiendo en dichos puestos ventilación y visibilidad y que no habrá humo, de manera que la maquinaria y el equipo que contengan puedan ser supervisados y continuar funcionando eficazmente. Se instalarán dos dispositivos distintos, completamente separados entre si, para el suministro de aire, cuyas respectivas tomas de aire estarán dispuestas de manera que el peligro de que el humo se introduzca simultáneamente por ambas sea mínimo. A discreción de la Administración cabrá no exigir el cumplimiento de estas prescripciones en el caso de puestos de control situados en una cubierta expuesta o de modo que den a ella, o cuando se puedan utilizar dispositivos de cierre igualmente eficaces.

g) Cuando los conductos de extracción de los fogones de las cocinas atraviesen alojamientos o espacios que contengan materiales combustibles, estarán construidos con divisiones de clase "A". Cada conducto de extracción estará provisto de:

i) un filtro de grasas fácilmente desmontable a fines delimpieza;

ii) un regulador de tiro situado en el extremo inferior del conducto;

iii) dispositivos, accionables desde al interior de la cocina, que permitan desconectar el extractor; y

iv) medios fijos de extinción de un fuego que se produzca en el interior del conducto, salvo cuando, en el caso de buques de eslora inferior a 75 (setenta y cinco) metros, la Administración no considere práctica la instalación de esos medios.

2) Los orificios principales de admisión y salida de todos los sistemas de ventilación podrán quedar cerrados desde el exterior del espacio destinado a ser ventilado. Los aparatos de ventilación mecánica

de los espacios de alojamiento, los de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas se podrán parar desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de dichos espacios. Este lugar será tal que no quede fácilmente aislado en caso de incendio en los espacios a los que dé servicio. Los medios destinados a parar la ventilación mecánica de los espacios de máquinas estarán totalmente separados de los medios instalados para parar la ventilación de otros espacios.

3) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.

4) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.

5) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se proveerán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio. Los orificios de admisión y salida de los ventiladores irán dotados de parachispas y estarán situados en zonas que no encierren riesgos.

Regla 10

Instalaciones de calefacción

1) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán construidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan chamuscar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuego.

2) No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción. Las estufas y otros artefactos calefactores análogos irán firmemente sujetos y llevarán tanto por debajo como a su alrededor y en el recorrido de sus chimeneas, protección y aislamiento adecuados contra el fuego. Las chimeneas de las estufas que quemen combustible sólido estarán concebidas y dispuestas de modo que sea mínima la posibilidad de que queden obstruidas con los productos de la combustión, y serán fáciles de limpiar. Los registros regulares del tipo de las chimeneas dejarán, aun estando cerrados, una abertura adecuada. Los espacios en que estén instaladas las estufas irán provistos de ventiladores de sección suficiente para suministrar el aire de combustión necesario en dichas estufas. Estos ventiladores carecerán de medios que permitan cerrarlos e irán situados de modo que no necesiten los dispositivos de cierre indicados en la regla II/9.

3) No se permitirán artefactos de gas de llama abierta, exceptuados hornillos de cocina y calentadores de agua. Los espacios que contengan tales hornillos o calentadores tendrán ventilación adecuada para llevar hasta un punto exento de riesgos los humos y el gas que puedan escapar. Todas las tuberías que conduzcan el gas desde el recipiente que lo contenga hasta el hornillo o el calentador de agua serán de acero o de otro material equivalente. Se instalarán dispositivos automáticos de seguridad que corten el gas si disminuye la presión en el conducto principal de gas o si se apaga la llama en cualquiera de los artefactos.

Cuando se utilice combustible gaseoso para fines domésticos, las medidas relativas a su almacenamiento, distribución y consumo serán las que la Administración juzgue satisfactorias y se ajusten a lo dispuesto en la regla 12.

Regla 11

Cuestiones diversas

Todas las superficies descubiertas de pasillos y troncos de escalera, y las que comprendan rastreles en espacios ocultos o inaccesibles situados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama. Las superficies descubiertas de los cielos rasos que haya en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control tendrán características de débil propagación de la llama.

Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos. La Administración se cerciorará de que estos materiales no presentan riesgos inaceptables de incendio.

Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a elevadas temperaturas.

Cuando las divisiones de clase "A" o "B" estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., o para acoplar bocas de ventilación, aparatos de alumbrado y dispositivos análogos, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de esas divisiones.

a) En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, las tuberías que atraviesen divisiones de clase "A" o "B" serán de materiales aprobados teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deban soportar. En los casos en que la Administración autorice la conducción de aceite y líquidos combustibles a través de espacios de alojamiento y de servicio, las tuberías conductoras serán de un material aprobado teniendo en cuenta el riesgo de incendio.

b) En la construcción de imbornales de banda, descargas de aguas sucias y demás orificios de evacuación próximos a la flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.

No se utilizarán películas con soporte de nitrato de celulosa en las instalaciones cinematográficas.

Todos los recipientes de desperdicios, excepto los que se utilicen en la elaboración del pescado, serán de materiales incombustibles y carecerán de aberturas en los laterales y en el fondo.

Los motores que accionen las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provistos de mandos a distancia situados fuera de los espacios de que se trate, de modo que se les pueda parar si se produce un incendio en el espacio en que estén emplazados.

Se instalarán bandejas de goteo en los puntos necesarios para impedir que escape aceite a las sentinas.

En los compartimientos utilizados para almacenar pescado se protegerá el aislamiento combustible por medio de un revestimiento bien ajustado.

Regla 12

Almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosos Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación reglamentarios, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.

Las botellas que contengan gases inflamables u otros gases peligrosos y las botellas vacías se almacenarán, firmemente sujetas, en cubiertas expuestas, y las válvulas, los reguladores de presión y las tuberías que salgan de las botellas irán protegidos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve. No obstante, la Administración podrá permitir el almacenamiento de estas botellas en compartimientos que satisfagan lo dispuesto en los párrafos 3) a 5).

Los espacios en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, benzol, etc., y, cuando esté permitido, gases licuados, sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Los dispositivos de regulación de la presión y las válvulas de seguridad descargarán dentro del compartimiento de que se trate. Si los mamparos limite de tales compartimientos lindan con otros espacios cerrados, serán mamparos herméticos.

No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable. Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".

Para cada tipo de gas comprimido se proveerá almacenamiento por separado. En los compartimientos utilizados para almacenar tales gases no se llevarán otros productos combustibles, ni herramientas u objetos que no pertenezcan a la instalación de distribución del gas. No obstante, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de esta prescripción considerando las características y el volumen de los gases comprimidos y el uso a que se les destine.

Regla 13

Medios de evacuación

Habrá escaleras y escalas que den acceso a los espacios de alojamiento y a aquellos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

a) a todos los niveles de los alojamientos, cada espacio o grupos de espacios reducidos tendrá al

menos dos medios de evacuación ampliamente separados entre si, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal;

b) i) debajo de la cubierta de intemperie el medio principal de evacuación será una escalera y el medio secundario podrá ser un tronco o una escalera; y

ii) encima de la cubierta de intemperie, los medios de evacuación serán escaleras o puertas, o ambas cosas combinadas, que den a una cubierta expuesta;

c) excepcionalmente la Administración podrá permitir que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;

d) el pasillo o la parte de pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá más de 7 (siete) metros de longitud; y

e) el ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios que satisfagan a la Administración.

2) Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación, que consistirán en:

a) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior del espacio de que se trate e igualmente separadas entre si, y desde las que haya acceso a la cubierta expuesta. En general, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro situado fuera del mismo.

No obstante, la Administración podrá no exigir esa protección si, por la disposición o por las dimensiones especiales del espacio de máquinas, se provee una vía segura de evacuación desde la parte inferior de éste. La estructura que dé tal protección será de acero, provista, en caso necesario, de un aislamiento que la Administración juzgue satisfactorio y, en el extremo inferior, de una puerta de acero de cierre automático; o bien en

b) una escala de acero que conduzca a una puerta situada en la parte superior del espacio, desde la que haya acceso a la cubierta expuesta, y, en la parte inferior del espacio y bien separada de esa escala, una puerta de acero, maniobrable desde ambos lados, que ofrezca una vía segura de evacuación desde dicha parte inferior hacia la cubierta expuesta.

En espacios para máquinas que no sean los de categoría A se proveerán vías de evacuación que la Administración juzgue satisfactorias habida cuenta de la naturaleza y la ubicación del espacio y de la posibilidad de que normalmente hay personas de servicio en él.

Los ascensores no serán considerados como constitutivos de uno de lo medios de evacuación que se prescriben.

Regla 14

Sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de

Incendios (Método IIF)

En los buques para los que se adopte el Método IIF se instalará un sistema automático de rociadores, alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla con lo estipulado en la presente Regla y quede dispuesto de modo que proteja los espacios de alojamiento y los de servicio, exceptuando los que no ofrezcan un peligro considerable de incendio, tales como espacios perdidos y espacios sanitarios.

a) El sistema deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento. Será del tipo de tuberías llenas, aunque pequeñas secciones no protegidas podrán ser del tipo de tuberías vacías si la Administración considera necesaria esta precaución. Toda parte del sistema que pueda quedar sometida durante el servicio a temperaturas de congelación estará adecuadamente protegida. Se mantendrá el sistema a la presión necesaria y se tomarán las medidas que aseguren un suministro continuo de agua, tal como se estipula en el párrafo 6) b).

b) Cada sección de rociadores contará con los elementos necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un rociador entra en acción. Estos indicadores señalarán en qué zona atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en la caseta de gobierno; además habrá dispositivos emisores de señales de alarma visuales y acústicas derivados del indicador y emplazados en posiciones ajenas a la caseta de gobierno, para garantizar que dichas señales sean percibidas inmediatamente por la tripulación. El circuito de

alarma estará instalado de forma que indique cualquier avería producida en el sistema.

3) a) Los rociadores estarán agrupados en secciones separadas, con un máximo de 200 (doscientos) rociadores por sección.

b) Cada sección de rociadores será susceptible de quedar aislada mediante una sola válvula de cierre. La válvula de cierre de cada sección será fácilmente accesible y su ubicación estará indicada de modo claro y permanente. Se dispondrá de los medios necesarios para impedir que las válvulas de cierre sean accionadas por una persona no autorizada.

c) En la válvula de cierre de cada sección y en un puesto central se instalará un manómetro que indique la presión del sistema.

d) Los rociadores serán resistentes a la corrosión. En los espacios de alojamiento y de servicio empezarán a funcionar cuando se alcance una temperatura de entre 68 (sesenta y ocho) grados Celsius y 79 (setenta y nueve) grados Celsius, pero en locales tales como cuartos de secado, en los que cabe esperar una alta temperatura ambiente, la de funcionamiento de los rociadores se podrá aumentar hasta en 30 (treinta) grados Celsius por encima de la máxima prevista para la parte superior del local considerado.

e) Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.

4) Los rociadores irán colocados en la parte superior y espaciados según una disposición apropiada para mantener un régimen medio de aplicación de cuando menos 5 (cinco)litros por metro cuadrado por minuto sobre el área teórica de la zona que protejan.

También cabrá que la Administración permita el uso de rociadores cuyo caudal de agua, siendo distinto de ese, esté distribuido de modo que a juicio suyo no sea menos eficaz.

5) a) Se instalará un tanque de presión que tenga un volumen igual, como mínimo, al doble de la carga de agua especificada en el presente apartado. Contendrá permanentemente una carga de agua dulce equivalente a la que descargaría en un minuto la bomba indicada en el párrafo 6) b), y la instalación será tal que en el tanque se mantenga una presión de aire suficiente para asegurar que, cuando se haya descargado el agua dulce almacenada en él, la presión no será menor en el sistema que la presión de trabajo del rociador más la presión debida a la altura de agua, medida desde el fondo del tanque hasta el rociador más alto del sistema. Existirán medios adecuados para reponer el aire a presión y la carga de agua dulce del tanque. Se instalará un indicador de nivel, de vidrio, que muestre el nivel correcto del agua en el tanque.

b) Deberá disponerse de medios para impedir que entre agua de mar en el tanque.

6) a) Se instalará una bomba mecánica independiente, sólo destinada a mantener automáticamente la descarga continua de agua de los rociadores. Comenzará a funcionar automáticamente ante un descenso de presión en el sistema, antes de que la carga permanente de agua dulce del tanque de presión se haya agotado por completo.

b) La bomba y el sistema de tuberías serán capaces de mantener la presión necesaria al nivel del rociador más alto, de modo que se asegure un suministro continuo de agua en cantidad suficiente para cubrir simultáneamente el área máxima que separen mamparos pirorresistentes formados por divisiones de clase "A" o "B", o un área de 280 (doscientos ochenta) metros cuadrados, si ésta es menor, al régimen de aplicación especificado en el párrafo 4).

c) La bomba tendrá en el lado de descarga una válvula de prueba con un tubo corto de extremo abierto. El área efectiva de la sección de la válvula y del tubo permitirá la descarga del caudal de bomba prescrito sin que cese la presión del sistema especificada en el párrafo 5) a).

d) La toma de agua de mar de la bomba estará situada, siempre que esto sea posible, en el mismo espacio que la bomba, y dispuesta de modo que cuando el buque esté a flote no sea necesario cortar el abastecimiento de agua de mar para la bomba, como no sea a fines de inspección o reparación de ésta.

7) La bomba de los rociadores y el tanque correspondiente estarán situados en un lugar suficientemente alejado de cualquier espacio de categoría A para máquinas y fuera de todo espacio que el sistema de rociadores haya de proteger.

8) a) Habrá por lo menos dos fuentes de energía para la bomba de agua de mar y el sistema automático de alarma y detección de incendios. Si la bomba es de accionamiento eléctrico estará conectada a la fuente principal de energía eléctrica, la

cual podrá ser alimentada por dos generadores cuando menos.

b).Los alimentadores no atravesarán cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que entrañen riesgo elevado de incendio, excepto en la medida en que sea necesario para llegar al cuadro de distribución apropiado. Una de las fuentes de energía para el sistema de alarma y detección de incendios lo será de emergencia. Si una de las fuentes de energía para accionar la bomba es un motor de combustión interna, éste, además de cumplir con lo dispuesto en el párrafo 7), estará situado de modo que un incendio producido en un espacio protegido no dificulte su suministro de aire.

9) El sistema, en la parte que concierne a los rociadores, estará conectado al colector contra incendios del buque por medio de una válvula de retención con cierre a rosca, colocada en la conexión, que impida el retorno del agua desde el sistema hacia el colector.

10) a) Se dispondrá de una válvula de prueba para comprobar la alarma automática de cada sección de rociadores descargando una cantidad de agua equivalente a la de un rociador en funcionamiento. La válvula de prueba de cada sección estará cerca de la de cierre de la misma sección.

b) Se proveerán medios para comprobar el funcionamiento automático de la bomba, dado un descenso en la presión del sistema.

c) En la posición correspondiente a uno de los indicadores mencionados en el párrafo 2) b) habrá interruptores para comprobar la alarma y los indicadores de cada sección de rociadores.

11) Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, en el número que la Administración juzgue suficiente.

Regla 15

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios(Método IIIF)

En los buques para los que se adopte el Método II-IF se instalará un sistema automático de alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla con lo estipulado en la presente regla y quede dispuesto de modo que detecte la presencia de fuego en todos los espacios de alojamiento y los de servicio, exceptuando los que no ofrezcan un peligro considerable de incendio, tales como espacios perdidos y espacios sanitarios.

2) a) El sistema deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento.

b) Cada sección de detectores contará con los medios necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un detector entra en acción. Estos indicadores señalarán en qué zona atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en la caseta de gobierno y en cualesquiera otras posiciones que garanticen que toda señal de alarma emitida por el sistema será percibida inmediatamente por la tripulación. Además se tomarán las medidas que aseguren que en la cubierta en que se detecte el incendio suene una señal de alarma. El circuito de alarma y detección estará instalado de forma que indique cualquier avería producida en el sistema.

Los detectores estarán agrupados en secciones separadas, cada una de las cuales abarcará como máximo 50 (cincuenta) de los locales atendidos por el sistema y contendrá un máximo de 100 (cien) detectores; estarán también divididos por zonas, de manera que indiquen la cubierta en que se haya declarado un incendio.

El sistema entrará en acción ante una anormal temperatura del aire, una concentración anormal de humos u otros factores que denuncien un conato de incendio en cualquiera de los espacios protegidos. Los sistemas sensibles a variaciones en la temperatura del aire no empezarán a actuar a menos de 54 (cincuenta y cuatro) grados celsius y empezarán a actuar a no más de 78 (setenta y ocho) grados celsius cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1 (uno) grado celsius por minuto. En espacios de secado y análogos con temperatura ambiente normalmente alta, la Administración podrá autorizar que la temperatura permisible de funcionamiento aumente en 30 (treinta) grados celsius por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionen por variación en la concentración de humos entrarán en funcionamiento cuando la intensidad de un haz de luz transmitido disminuya en la proporción que determine la Administración. La Administración podrá aceptar como buenos otros métodos de funcionamiento igualmente eficaces. El sistema de detección no se utilizará más que para detectar incendios.

Los detectores podrán estar dispuestos de modo que accionen la alarma mediante la apertura o el cierre de contactos o por otros métodos apropiados. Se les instalará en posiciones elevadas, debidamente protegidas contra golpes y posibles daños. Serán de tipo adecuado para funcionar en un medio ambiente marino. Irán situados en puntos despejados, lejos de baos o de otros elementos que puedan dificultar la llegada de los gases calientes o del humo al elemento sensible del detector. Los detectores que actúan por cierre de contactos serán de tipo hermético y el circuito llevará un monitor capaz de señalar anomalías en todo momento.

Se instalará por lo menos un detector en cada uno de los espacios que se considere necesario proteger y no menos de uno por cada 37 (treinta y siete) metros cuadrados aproximadamente de superficie de cubierta. En los espacios grandes los detectores estarán distribuidos según una configuración regular, de manera que ninguno de ellos diste más de 9 (nueve) metros de otro ni más de 4,5 (cuatro coma cinco) metros de un mamparo.

7) El equipo eléctrico que se emplee para hacer funcionar el sistema de alarma y detección de incendios tendrá al menos dos fuentes de energía, una de las cuales lo será de emergencia. Para el suministro de energía habrá alimentadores distintos, destinados exclusivamente a este fin. Estos alimentadores llegarán hasta un conmutador inversor situado en el puesto de control correspondiente al sistema de detección. Los cables estarán tendidos de modo que no atraviesen cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que entrañen grave riesgo de incendio, excepto en la medida en que sea necesario proveer de detectores de incendios esos espacios o llegar al cuadro de distribución apropiado.

8) a) Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.

b) Se proveerá lo necesario para comprobar el correcto funcionamiento de los detectores y de los indicadores, instalando medios con los que aplicar aire caliente o humo en las posiciones de los detectores.

9) Para cada sección de detectores se dispondrá de cabezales de respeto en el número que la Administración juzgue suficiente.

Regla 16

Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga con elevado riesgo de incendio

Los espacios de carga en los que el riesgo de incendio sea elevado estarán protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios a base de gas o por otro sistema extintor que a juicio de la Administración ofrezca una protección equivalente.

Regla 17

Bombas contraincendios

1) Se proveerán como mínimo dos bombas contraincendios.

2) Para el caso en que un incendio producido en un compartimiento cualquiera pudiera inutilizar todas las bombas contra incendios, existirá además a bordo otro medio de suministrar agua para combatir el incendio. En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua que la Administración juzgue suficientes.

3) a) Las bombas contraincendios, aparte de las de emergencia, darán, a fines de extinción y a una presión mínima de 0,25 (cero coma veinticinco) newtonios por milímetro cuadrado, el caudal de agua correspondiente a una capacidad (Q) que al menos sea la representada en esta fórmula:

$Q = (0{,}15 \text{ (cero coma quince)} \sqrt{L(B + D)} + 2{,}25 \text{ (dos coma veinticinco)})^2$ metros cúbicos por hora,donde L, B y D se expresan en metros.

Sin embargo, no hará falta que la capacidad total exigida de las bombas contra incendios exceda de 180 (ciento ochenta) metros cúbicos por hora.

b) Cada una de las bombas contra incendios prescritas, aparte de cualquiera de emergencia que pueda haber, tendrá una capacidad no inferior al 40 (cuarenta) por ciento de la capacidad total exigida de dichas bombas en el apartado a) y en todo caso podrá suministrar por lo menos los chorros de agua prescritos en la regla 19 2) a). Estas bombas contra incendios serán capaces de alimentar los sistemas del colector contra incendios en las condiciones estipuladas. Cuando se instalen más de dos bombas, la capacidad de las bombas adicionales será la que la Administración juzgue satisfactoria.

4) a) Las bombas contra incendios serán motorizadas y de accionamiento independiente. Las bombas sanitarias, las de lastre, las de sentina y las de

servicios generales podrán ser consideradas como bombas contra incendios siempre que normalmente no sean utilizadas para bombear combustible, y que si se les destina de vez en cuando a trasvasar o elevar combustible líquido, estén dotadas de los dispositivos de cambio apropiados.

b) Se instalarán válvulas de desahogo para todas las bombas contra incendios, si éstas son capaces de desarrollar una presión que exceda de la prevista para las tuberías, bocas contra incendios y mangueras. La ubicación y el ajuste de estas válvulas serán tales que impidan que la presión sea excesiva en cualquiera de los sistemas del colector contra incendios.

c) Las bombas de emergencia contra incendios motorizadas serán bombas autónomas accionadas independientemente, bien sea por su propio motor diesel que, con la fuente de suministro de combustible, vaya instalado en un lugar accesible fuera del compartimiento que contenga las bombas contra incendios principales, bien por un generador autónomo, que podrá ser el generador de emergencia a que se hace referencia en la regla IV/17, de suficiente capacidad y situado en un lugar seguro fuera de la cámara de máquinas, preferentemente por encima de la cubierta de trabajo. La bomba de emergencia contra incendios podrá funcionar durante tres horas por lo menos.

d) Las bombas de emergencia contra incendios, las válvulas de aspiración de agua de mar y las demás válvulas necesarias para dichas bombas se podrán accionar desde fuera de los compartimientos que contengan las bombas principales contra incendios, en un lugar que no corra el riesgo de quedar aislado por un incendio en dichos compartimientos.

Regla 18

Colectores contraincendios

l) a) Cuando sea necesaria más de una boca contraincendios

para que se pueda disponer del número de chorros que se indican en la Regla 19 2) a), se instalará un colector contraincendios.

b) Los colectores contraincendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla o para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contraincendios.

c) En los casos en que los colectores contraincendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados cuando haya riesgo de helada.

2) a) El diámetro del colector y de las tuberías contra incendios será suficiente para la distribución eficaz del caudal máximo de agua prescrito respecto de dos bombas contraincendios funcionando simultáneamente, o para un caudal de agua de 140 (ciento cuarenta) metros cúbicos por hora, si este volumen es menor.

b) Cuando las dos bombas descarguen simultáneamente, por las lanzas de manguera especificadas en la regla 19 5), el caudal de agua especificado en el apartado a) del presente párrafo, a través de cualesquiera bocas contraincendios adyacentes, se mantendrá la presión mínima de 0,25 (cero coma veinticinco) newtonios por milímetro cuadrado en todas las bocas contraincendios.

Regla 19

Bocas, mangueras y lanzas contraincendios

1) a) Se proveerán mangueras contraincendios en número igual al de las bocas contraincendios, dispuestas de conformidad con el párrafo 2), más una de respeto. En ese número no se incluyen las mangueras que se exijan en cualquiera de las cámaras de máquinas o de calderas. La Administración podrá aumentar el número de mangueras necesarias, de modo que en todo momento haya disponible y accesible una cantidad suficiente de ellas, habida cuenta del tamaño del buque.

b) Las mangueras contraincendios serán de materiales aprobados y tendrán longitud suficiente para que su chorro de agua alcance cualquiera de los puntos que puedan necesitarlo. Tendrán como longitud máxima 20 (veinte) metros. Cada manguera estará provista de una lanza y de los acoplamientos necesarios. Las mangueras contraincendios, así como los accesorios y herramientas necesarios, se mantendrán listos para uso inmediato y colocados en lugares bien visibles, cerca de las conexiones o bocas contraincendios.

a) El número y la distribución de las bocas contraincendios serán tales que por lo menos dos chorros de agua no procedentes de la misma boca contraincendios, uno de ellos lanzado por una manguera de una sola pieza, puedan alcanzar cualquier parte normalmente accesible a la tripulación mientras el buque navega.

b) Todas las bocas contraincendios prescritas irán provistas de mangueras contraincendios que tengan lanzas de doble efecto, del tipo prescrito en el párrafo 5). Una de esas bocas estará situada cerca de la entrada del espacio que se desee proteger.

3) No se emplearán para los colectores y bocas contra incendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos. Las tuberías y bocas contra incendios estarán situadas de modo que se les puedan acoplar fácilmente las mangueras. En los buques autorizados para transportar mercancías en cubierta las bocas contraincendios serán siempre, por su emplazamiento, fácilmente accesibles, y en lo posible las tuberías irán instaladas de modo que no haya peligro de que dichas mercancías las dañen. A menos que se disponga de una manguera con su lanza por cada boca contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.

4) Se instalará un grifo o una válvula por cada manguera contraincendios, de modo que en pleno funcionamiento de las bombas contraincendios, quepa desconectar cualquiera de las mangueras.

5) a) Los diámetros normales de lanza serán de 12 (doce) milímetros, 16 (dieciséis) milímetros y 19 (diecinueve) milímetros, o de medidas tan próximas a éstas como resulte posible. Cabrá utilizar diámetros mayores si la Administración juzga oportuno autorizarlos.

b) En los espacios de alojamiento y de servicio no será necesario que el diámetro de lanza exceda de 12 (doce) milímetros.

c) En los espacios de máquinas y emplazamientos exteriores el diámetro de lanza será tal que dé el mayor caudal posible con dos chorros suministrados por la bomba más pequeña a la presión indicada en la regla 18 2) b) y no será necesario que ese diámetro exceda de 19 (diecinueve) milímetros.

Regla 20

Extintores de incendios

1) Los extintores de incendios serán de un tipo aprobado. La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida prescritos no excederá de 13,5 (trece coma cinco) litros ni será inferior a 9 (nueve) litros. Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de maniobrabilidad, a los de carga líquida de 14 (catorce) litros, y no menos eficaces que los de 9 (nueve) litros. La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.

2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

3) No se permitirán los extintores de incendios que a juicio de la Administración empleen un agente extintor que por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.

4) Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que la Administración determine.

5) Normalmente uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Regla 21

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

1) En los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio se proveerán por lo menos cinco extintores portátiles de tipo aprobado, que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 22

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

l) a) En los espacios que contengan calderas alimentadas con combustible líquido o instalaciones de combustible líquido se proveerá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios que se enumeran a continuación y que la Administración juzgue satisfactorio:

i) una instalación aspersora de agua a presión;

ii) una instalación extintora por gas inerte;

iii) una instalación extintora que utilice vapores procedentes de la vaporización de líquidos de baja toxicidad; o

iv) una instalación extintora que utilice espuma de alta expansión.

Si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre si, o si el combustible liquido puede escurrirse desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, el conjunto de las cámaras de máquinas y de calderas será considerado como un solo compartimiento.

b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios.

En cada cámara de calderas habrá por lo menos un equipo extintor portátil de aire/espuma que la Administración juzgue satisfactorio.

En cada frente de quemadores de cada cámara de calderas y en todo espacio en que se halle situada una parte de la instalación de combustible líquido habrá por lo menos dos extintores portátiles de tipo aprobado que descarguen espuma o un producto equivalente. En cada cámara de calderas habrá por lo menos un extintor de espuma de tipo aprobado, de 135 (ciento treinta y cinco) litros como mínimo de capacidad, o un modelo equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras montadas en carreteles con las que se pueda alcanzar cualquier parte de la cámara de calderas. La Administración podrá atenuar lo prescrito en el presente apartado teniendo en cuenta las dimensiones y la índole del espacio que se desee proteger.

e) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de sosa u otro materia seco aprobado, en la cantidad que la Administración pueda prescribir. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

2) Los espacios que contengan motores de combustión interna, ya se utilicen éstos para la propulsión principal o para otros fines, estarán provistos, siempre que esta maquinaria tenga una potencia total no inferior a 750 (setecientos cincuenta) kilovatios, de los siguientes dispositivos:

a) uno de los sistemas contra incendios prescritos en el párrafo I) a);

b) por lo menos un equipo extintor portátil de aire/espuma que la Administración juzgue satisfactorio; y

c) en cada uno de estos espacios habrá extintores de espuma de un tipo aprobado, de 45 (cuarenta y cinco) litros de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficiente para que la espuma o el producto equivalente puedan alcanzar cualquier parte de los sistemas de combustible y de aceite de lubricación a presión, engranajes y otras partes que presenten riesgo de incendio. Habrá además un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 (diez) metros para llegar a ellos desde cualquier punto del espacio de que se trate, debiendo haber por lo menos dos de estos extintores en cada uno de tales espacios. Para los espacios de menores dimensiones la Administración podrá atenuar esta prescripción.

3) Los espacios que contengan turbinas de vapor o máquinas de vapor de cárter cerrado que se utilicen para propulsión principal o para otros fines, con una potencia total no inferior a 750 (setecientos cincuenta) kilovatios, estarán provistos de:

a) extintores de espuma de 45 (cuarenta y cinco) litros de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficiente para que la espuma o el producto equivalente puedan alcanzar cualquier parte del sistema de lubricación a presión o de las envueltas de componentes de las turbinas lubricados a presión, máquina o engranajes respectivos y otras partes que presenten riesgos de incendio, aunque no se exigirán estos extintores si dichos espacios gozan de una protección por los menos equivalente a la indicada en el presente apartado, mediante un sistema fijo de extinción de incendios instalado en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo I) a); y

b) un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 (diez) metros para llegar a ellos desde cualquier punto del espacio de que se trate, debiendo haber por lo menos dos de estos extintores en cada uno de tales espacios, si bien no se exigirán más de los provistos en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2) c).

Cuando a juicio de la Administración haya riesgo de incendio en algún espacio de máquinas para el que en los párrafos I), 2) y 3) no existan disposiciones concretas respecto a dispositivos extintores, en ese espacio o junto a él habrá el número de extintores portátiles de tipo aprobado o de otros medios de extinción que la Administración juzgue satisfactorio.

Cuando se instalen sistemas fijos de extinción de incendios no estipulados en la presente parte, estos sistemas habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.

En todo espacio de categoría A para máquinas que cuente con acceso a nivel inferior desde un túnel de eje adyacente se dispondrá, por añadidura a cualquier puerta estanca que pueda haber, de una liviana puerta pantalla de malla cortallamas, de acero, maniobrable por ambos lados y situada en el lado opuesto de dicho espacio.

Regla 23

Conexión internacional a tierra

Se proveerá al menos una conexión internacional a tierra

que cumpla con lo prescrito en el párrafo 2).

Las bridas para la conexión internacional a tierra se ajustarán a las dimensiones normalizadas que se especifican en el siguiente cuadro:

Descripción	Dimensiones
Diámetro exterior	178 mm
Diámetro interior	64 mm
Diámetro de círculo de pernos	132 mm
Ranuras en la brida	4 agujeros de 19 mm de diámetro, equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados por una ranura hasta la periferia de la brida
Espesor de la brida	14,5 mm como mínimo
Pernos y tuercas	4 juegos, 16 mm de diámetro y 50 mm de longitud

Esta conexión será de un material adecuado para una presión de servicio de 1,0 (uno coma cero) newtonio por milímetro cuadrado.

La brida será plana por un lado, y en el otro llevará permanentemente unido un acoplamiento que se adapte a las bombas contra incendios y a las mangueras el buque. La conexión se guardará a bordo con una junta de cualquier material adecuado para una presión de servicio de 1,0 (uno coma cero) newtonio por milímetro cuadrado y con cuatro pernos de 16 (dieciséis)milímetros de diámetro y 50(cincuenta) milímetros de longitud y ocho (8) arandelas.

Se dispondrá de los medios necesarios para poder utilizar esa conexión en ambos costados del buque.

Regla 24

Equipos de bombero

1) Se llevarán a bordo por lo menos dos equipos de bombero que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

2) Los equipos de bombero y los juegos de equipo individual se guardarán, listos para utilización inmediata, en sitios fácilmente accesibles, e irán en posiciones ampliamente separadas entre sí.

Regla 25

Plano de lucha contra incendios

Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios que la Administración juzgue satisfactorio.

Regla 26

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de —

Incendios

Los dispositivos extintores de incendios se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato en todo momento.

Regla 27

Aceptación de equipo distinto del especificado Cada vez que en la presente parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

Parte C Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros pero inferior a 60 (sesenta) metros

Regla 28

Protección estructural contra incendios

1) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de material incombustible. La Administración podrá permitir que sean de material combustible siempre que cumplan con lo prescrito en la presente regla y con las prescripciones adicionales sobre extinción de incendios que figuran en la regla 40 3).

2) a) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de categoría A para máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de clase "A60" cuando el espacio de categoría A para máquinas no esté provisto de un sistema fijo de extinción de incendios, y de clase "A30" cuando esté equipado con tal sistema. Las cubiertas y los mamparos de separación entre otros espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control serán de clase "AO". Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase "A" e irán provistos de un aislamiento que la Administración juzgue satisfactorio, aunque ésta podrá permitir que a efectos de separación entre espacios tales como

el camarote del patrón y la caseta de gobierno se instalen divisiones de la clase "B15".

b) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control serán de clase "F" o "B15". Además, los mamparos límite de los espacios de máquinas impedirán en la medida de lo posible el paso del humo. Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase "F".

3) a) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, los mamparos de los pasillos utilizados para los espacios de alojamiento y los de servicio, y para los puestos de control, serán divisiones de clase "B15".

b) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, los mamparos de los pasillos utilizados para los espacios de alojamiento y los de servicio, y para los puestos de control, serán divisiones de la clase "F".

c) Todo mamparo que haya de ajustarse a lo prescrito en los apartados a) o b) se extenderá de cubierta a cubierta, a menos que en ambos lados del mamparo se instale un cielo raso continuo de su misma clase, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso continuo.

Las escaleras interiores utilizadas para los espacios de alojamiento y los de servicio, o para los puestos de control, serán de acero o de otro material equivalente.

Dichas escaleras se hallarán dentro de troncos hechos con divisiones de la clase "F" en los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, y con divisiones de la clase "B15" en los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, a condición de que tratándose de escaleras que solamente atraviesen una cubierta bastará con que estén encerradas a un solo nivel.

Las puertas y otros cierres de aberturas practicadas en los mamparos y las cubiertas a que se hace referencia en los párrafos 2) y 3), las puertas instaladas en los troncos de escalera citados en el párrafo 4) y las puertas acopladas a los guardacalores de máquinas y calderas, ofrecerán una resistencia al fuego equivalente en la medida de lo posible a la de la división en que vayan montadas. Las puertas de los espacios de categoría A para máquinas serán de cierre automático.

Los troncos de ascensor que pasen por los espacios de alojamiento y de servicio serán de acero o de otro material equivalente y estarán provistos de dispositivos de cierre que permitan controlar el tiro y el paso del humo.

7) a) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, los mamparos y las cubiertas límite de los espacios en que haya alguna fuente de energía de emergencia y los mamparos y las cubiertas situados entre cocinas, pañoles de pinturas, pañoles de luces o cualesquiera pañoles que contengan cantidades considerables de materias altamente inflamables, y los espacios de alojamiento y de servicio, o los puestos de control, estarán construidos con divisiones de clase "F" o "B15".

b) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos a que se hace referencia en el apartado a) serán divisiones de Clase "A" e irán provistos de un aislamiento que, considerado el riesgo de incendios, la Administración juzgue satisfactorio, aunque ésta podrá aceptar divisiones de Clase "B15" entre una cocina y espacios de alojamiento o de servicio y puestos de control, cuando la cocina contenga únicamente hornos eléctricos, calentadores de agua también eléctricos u otros artefactos de caldeo eléctrico.

c) Los productos altamente inflamables se transportarán en recipientes debidamente cerrados.

8) Cuando los mamparos o las cubiertas que, de acuerdo con los párrafos 2), 3), 5) ó 7), hayan de ser divisiones de Clase "A", "B" o "F", estén perforados para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya su resistencia al fuego.

9) Las cámaras de aire que haya detrás de los ciclos rasos, empanelados o revestimientos en los espacios de alojamiento, de servicio y puestos de control estarán divididas por pantallas supresores de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciamiento intermedio de no más de 7 (siete) metros.

10) Las ventanas y las lumbreras que den a los espacios de máquinas habrán de satisfacer las siguientes condiciones:

a) si las lumbreras se pueden abrir, será posible cerrarlas desde el exterior del espacio de que se trate. Las lumbreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;

b) los mamparos límite de los espacios de máquinas no llevarán cristales ni materiales semejantes. Cabrá

no obstante utilizar cristal reforzado con alambre en las lumbreras y cristal en las cámaras de control situadas dentro de los espacios de máquinas; y

c) en las lumbreras a que se hace referencia en el apartado a) se utilizará cristal reforzado con alambre.

11) Los materiales aislantes de los espacios de alojamiento, los de servicio que no sean compartimientos de refrigeración para fines domésticos, los puestos de control y los espacios de máquinas, serán incombustibles. La superficie aislante de los mamparos interiores de los espacios de categoría A para máquinas será impenetrable al petróleo y a los vapores de petróleo.

12) En los compartimientos utilizados para almacenar pescado se protegerá el aislamiento combustible por medio de un revestimiento bien ajustado.

13) No obstante lo prescrito en la presente regla, la Administración podrá aceptar divisiones de clase “A0” en lugar de divisiones de clase “B15” o “F”, habida cuenta de la cantidad de materiales combustibles utilizados en los espacios contiguos.

Regla 29

Sistemas de ventilación

1) Salvo en el caso prescrito en la Regla 30 2), se proveerán medios para parar los ventiladores y para cerrar las aberturas principales de los sistemas de ventilación desde fuera de los espacios a los que den servicio.

2) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios angulares que circunden chimeneas.

3) Cabrá autorizar aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos de pasillo o debajo de éstas, pero no en las puertas de los troncos de escalera ni debajo de éstas. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta, o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 (cero coma cero cinco) metros cuadrados. Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible.

4) Los conductos de ventilación de los espacios de categoría A para máquinas o los de las cocinas no pasarán normalmente a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que preserven la integridad de las divisiones.

5) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento o de servicio o de los puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de categoría A para máquinas ni de las cocinas. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.

6) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se proveerán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio. Los orificios de admisión y de salida de los ventiladores estarán situados en zonas que no encierren riesgos. Sobre los orificios de admisión y de salida del sistema de ventilación se instalarán guardas de tela metálica para detener las chispas.

7) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.

8) En el caso de troncos o conductos que permitan ventilar espacios situados a uno y otro lado de mamparos o cubiertas de Clase "A", se instalarán cierres de mariposa que impidan la propagación de fuego y humo de un compartimiento a otro. Si estos cierres de mariposa son de control manual, deberán ser accionables desde ambos lados del mamparo o de la cubierta. En el caso de troncos o conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 (cero coma cero dos) metros cuadrados, que atraviesen mamparos o cubierta de clase "A", se instalarán cierres de mariposa automáticos. Los troncos que ventilen compartimientos situados a un solo lado de dichos mamparos habrán de satisfacer lo dispuesto en la Regla 9 1) b).

Regla 30

Instalaciones de calefacción

1) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán construidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan chamuscar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuego.

2) No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción. Las estufas y otros artefactos calefactores análogos irán firmemente sujetos y llevarán, tanto por debajo como a su alrededor y en el recorrido de sus chimeneas, protección y aislamiento adecuados contra el fuego. Las chimeneas

de las estufas que quemen combustible sólido estarán concebidas y dispuestas de modo que sea mínima la posibilidad de que queden obstruidas con los productos de la combustión, y serán fáciles de limpiar. Los registros reguladores del tiro de las chimeneas dejarán, aun estando cerrados, una abertura adecuada. Los espacios en que estén instaladas las estufas irán provistos de ventiladores de sección suficiente para suministrar el aire de combustión necesario en dichas estufas. Estos ventiladores carecerán de medios que permitan cerrarlos e irán situados de modo que no necesiten los cierres indicados en la regla II/9.

3) No se permitirán artefactos de gas de llama abierta, exceptuados hornillos de cocina y calentadores de agua. Los espacios que contengan tales hornillos o calentadores tendrán ventilación adecuada para llevar hasta un lugar exento de riesgos los humos y el gas que puedan escapar. Todas las tuberías que conduzcan el gas desde el recipiente que lo contenga hasta el hornillo o el calentador de agua serán de acero o de otro material equivalente. Se instalarán dispositivos automáticos de seguridad que corten el gas si disminuye la presión en el conducto principal de gas o si se apaga la llama en cualquiera de los artefactos.

Regla 31

Cuestiones diversas

1) Las superficies descubiertas que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, pasillos y troncos de escalera, y las superficies ocultas detrás de mamparos, cielos rasos, empanelados y revestimientos de los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama.

2) Todas las superficies descubiertas de plástico reforzado con fibra de vidrio que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, espacios de categoría A para máquinas y otros espacios de máquinas con análogo riesgo de incendio, llevarán como cobertura una capa de resina de tipo aprobado que tenga intrínsecamente propiedades pirorretardantes o irán revestidas con pintura pirorretardante de tipo aprobado o protegidas por materiales incombustibles.

3) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o vapores tóxicos. La Administración se cerciorará de que estos materiales no presentan riesgos inaceptables de incendio.

4) Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a elevadas temperaturas.

5) a) En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, las tuberías que atraviesen divisiones de clase "A" o "B" serán de materiales aprobados teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deban soportar. En los casos en que la Administración autorice la conducción de aceite y líquidos a través de espacios de alojamiento y de servicio, las tuberías conductoras serán de un material aprobado teniendo en cuenta el riesgo de incendio.

b) En la construcción de imbornales de banda, descargas de aguas sucias y demás oficios de evacuación próximos a la flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.

6) Todos los recipientes de desperdicios, excepto los que se utilicen en la elaboración de pescado, serán de materiales incombustibles y carecerán de aberturas en los laterales y en el fondo.

7) Los motores que accionen las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provistos de mandos a distancia situados fuera de los espacios de que se trate, de modo que se les pueda parar si se produce un incendio en el espacio en que estén emplazados.

8) Se instalarán bandejas de goteo en los puntos necesarios para impedir que escape aceite a las sentinas.

Regla 32

Almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos

1) Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación reglamentarios, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.

2) Las botellas que contengan gases inflamables y otros gases peligrosos y las botellas vacías se almacenarán, firmemente sujetas, en cubiertas expuestas, y las válvulas, los reguladores de presión y las tuberías que salgan de las botellas irán protegi-

dos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones excesivas de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve. No obstante, la Administración podrá permitir el almacenamiento de estas botellas en compartimientos que satisfagan lo dispuesto en los párrafos 3) a 5).

3) Los espacios en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, benzol, etc. y, cuando esté permitido, gases licuados, sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Los dispositivos de regulación de la presión y las válvulas de seguridad descargarán dentro del compartimiento de que se trate. Si los mamparos límite de tales compartimientos lindan con otros espacios cerrados, serán mamparos herméticos.

4) No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable. Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".

5) Para cada tipo de gas comprimido se proveerá almacenamiento por separado. En los compartimientos utilizados para almacenar tales gases no se llevarán otros productos combustibles, ni herramientas u objetos que no pertenezcan a la instalación de distribución del gas. No obstante, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de esta prescripción considerando las características y el volumen de los gases comprimidos y el uso a que se les destine.

Regla 33

Medios de evacuación

1) Habrá escaleras y escalas que den acceso a los espacios de alojamiento y a aquéllos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

a) a todos los niveles de los alojamientos, cada espacio o grupo de espacios reducidos tendrá al menos dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal;

b) i) debajo de la cubierta de intemperie el medio principal de evacuación será una escalera y el medio secundario podrá ser un tronco o una escalera; y

ii) encima de la cubierta de intemperie, los medios de evacuación serán escaleras o puertas, o ambas cosas combinadas, que den a una cubierta expuesta. Cuando no sea posible instalar escaleras o puertas, uno de estos medios de evacuación podrá estar constituido por portillas o escotillas de dimensiones adecuadas, protegidas en caso necesario contra la formación de hielo;

c) excepcionalmente la Administración podrá permitir que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;

d) el pasillo o la parte de pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá preferiblemente más de 2,5 (dos coma cinco) metros de longitud y en ningún caso más de 5 (cinco) metros; y

e) el ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios que satisfagan a la Administración.

Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación tan separados entre sí como sea posible. Los medios de evacuación en sentido vertical serán escalas de acero. Cuando las dimensiones de los espacios de máquinas obliguen a ello, cabrá prescindir de uno de los medios de evacuación, en cuyo caso se prestará especial atención a la salida que quede.

Los ascensores no serán considerados como sustitutivos de uno de los medios de evacuación que se prescriben.

Regla 34

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios

Cuando, de conformidad con la regla 28 l), la Administración haya autorizado el empleo de materiales combustibles en la construcción o cuando, de otro modo, en la construcción de espacios de alojamiento o de servicio y de puestos de control se hayan utilizado materiales combustibles en cantidades considerables, se prestará una atención especial a la instalación de un sistema automático de alarma y detección de incendios en dichos espacios, habida cuenta de sus dimensiones, su dispo-

sición y su ubicación con respecto a los puestos de control y, si procede, las características de propagación de la llama del mobiliario instalado.

Regla 35

Bombas contraincendios

l) El número mínimo y el tipo de bombas contraincendios que deberán instalarse serán:

a) una bomba motorizada no dependiente de la máquina principal por lo que respecta a fuerza motriz; o

b) una bomba motorizada accionada por la máquina principal, a condición de que sea posible desembragar fácilmente los ejes portahélices o de que haya instalada una hélice de paso variable.

Las bombas sanitarias, las de sentina, las de lastre, las de servicios generales o cualesquiera otras podrán ser utilizadas como bombas contraincendios si satisfacen lo prescrito en el presente capítulo y su empleo no afecta a la capacidad necesaria para efectuar el achique de sentinas. Las bombas contraincendios irán conectadas de manera que no se les pueda utilizar para bombear combustible ni otros líquidos inflamables.

3) Las bombas centrifugas y otras bombas conectadas al colector contraincendios, a cuyo través pueda producirse un retroceso de flujo, estarán provistas de válvulas de retención.

4) Los buques en que no haya instalada una bomba de emergencia contraincendios motorizada y que no tengan un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios de máquinas, llevarán los medios complementarios de extinción que la Administración juzgue satisfactorios.

5) Dado que las haya instaladas, las bombas de emergencia contraincendios motorizadas serán bombas autónomas accionadas independientemente, bien sea por su propio motor que, con la fuente de suministro de combustible, vaya instalado en un lugar accesible fuera del compartimiento que contenga las bombas contraincendios principales, bien por un generador autónomo, que podrá ser un generador de emergencia de suficiente capacidad y situado en un lugar seguro fuera de la cámara de máquinas, preferentemente por encima de la cubierta de trabajo.

6) En todo caso en que haya instalada una bomba de emergencia contra incendios, la bomba en sí, las válvulas de aspiración de agua de mar y las demás válvulas necesarias se podrán accionar desde fuera de los compartimientos que contengan las bombas principales contraincendios, en un lugar que no corra el riesgo de quedar aislado por un incendio en dichos compartimientos.

7) La capacidad total (Q) de las bombas principales contra incendios, motorizadas, será al menos la representada en esta fórmula:

Q = (0,15 (cero coma quince) √L(B+D)+2,25 (dos coma veinticinco))2 metros cúbicos por hora, donde L, B, y D se expresan en metros.

8) Cuando se instalen dos bombas motorizadas de accionamiento independiente, cada una de ellas tendrá una capacidad no inferior al 40 (cuarenta) por ciento del caudal prescrito en el párrafo 7).

9) Cuando las bombas principales contra incendios motorizadas estén descargando el caudal de agua prescrito en el párrafo 7) a través del colector contraincendios y de las mangueras y lanzas, la presión mantenida en toda boca contraincendios no será inferior a 0,25 (cero coma veinticinco) newtonios por milímetro cuadrado.

10) Cuando las bombas de emergencia contraincendios motorizadas estén descargando el caudal máximo de agua por medio del chorro prescrito en la regla 37 l), la presión mantenida en toda boca contraincendios será la que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 36

Colectores contraincendios

1) Cuando sea necesaria más de una bomba contraincendios para que se pueda disponer del número de chorros que se indican en la regla 37 l), se instalará un colector contraincendios.

2) No se emplearán para los colectores contraincendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos.

3) Cuando la presión de descarga de las bombas contraincendios pueda exceder la presión de trabajo prevista para los colectores contraincendios, se instalarán válvulas de desahogo.

4) Los colectores contraincendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contraincendios.

5) En los casos en que los colectores contraincendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados, si hay riesgo de helada.

Regla 37

Bocas, mangueras y lanzas contraincendios

1) Las bocas contraincendios estarán situadas de modo que permitan conectar fácil y rápidamente las mangueras contraincendios y dirigir un chorro por lo menos a cualquiera de las partes del buque normalmente accesibles en el curso de la navegación.

2) El chorro prescrito en el párrafo l) será lanzado por una manguera de una sola pieza.

3) Además de cumplir con lo prescrito en el párrafo l), los espacios de categoría A para máquinas estarán provistos como mínimo de una boca contraincendios con su manguera y lanza de doble efecto. Esta boca contraincendios estará situada fuera del espacio y cerca de la entrada de éste.

4) Para cada boca contra incendios prescrita habrá una manguera. Además se proveerá por lo menos una manguera de respeto.

5) La longitud de las mangueras de una pieza no excederá de 20 (veinte) metros.

6) Las mangueras serán de materiales aprobados. Cada una de ellas contará con acoplamientos y una lanza de doble efecto.

7) Salvo cuando las mangueras vayan permanentemente unidas al colector contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.

8) Las lanzas que se exigen en el párrafo 6) serán adecuadas para la capacidad de descarga de las bombas contra incendios instaladas, y en todo caso su diámetro no será de menos de 12 (doce) milímetros.

Regla 38

Extintores de incendios

1) Los extintores de incendios serán de un tipo aprobado. La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida prescritos no excederá de 13,5 (trece coma cinco) litros ni será inferior a 9 (nueve) litros. Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de maniobrabilidad, a los de carga líquida de 13,5 (trece coma cinco) litros, y no menos eficaces que los de 9 (nueve) litros. La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.

2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

3) No se permitirán los extintores de incendios que a juicio de la Administración empleen un agente extintor que por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.

4) Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que la Administración determine.

5) Normalmente, uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Regla 39

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

1) En los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio se proveerán extintores portátiles de tipo aprobado y en número suficiente para garantizar la pronta disponibilidad de un extintor, por lo menos, de tipo, adecuado, que quepa utilizar en cualquier parte de esos espacios. El número total de extintores provistos en ellos no será inferior a tres.

2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

Regla 40

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

l) a) En los espacios que contengan calderas alimentadas con combustible líquido, instalaciones de combustible líquido o motores de combustión interna con una potencia total no inferior a 750 (setecientos cincuenta) kilovatios se proveerá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios que se enumeran a continuación y que la Administración juzgue satisfactorio:

i) una instalación aspersora de agua a presión;

ii) una instalación extintora por gas inerte;

iii) una instalación extintora que utilice vapores procedentes de la vaporización de líquidos de baja toxicidad; o

iv) una instalación extintora que utilice espuma de alta expansión.

b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocar-

buros halogenados como agentes extintores de incendios.

c) Si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el combustible líquido puede escurrirse desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, el conjunto de las cámaras de máquinas y de calderas será considerado como un solo compartimiento.

2) Las instalaciones enumeradas en el párrafo l) a) serán controladas desde posiciones fácilmente accesibles, situadas fuera de los espacios allí citados, que no corran el riesgo de quedar aisladas por un incendio declarado en el espacio protegido. Se tomarán las medidas que garanticen el suministro de la energía y el agua necesarios para el funcionamiento del sistema si se produce un incendio en el espacio protegido.

3) Los buques construidos principal o totalmente de madera o de plástico reforzado con fibra de vidrio y equipados con calderas de combustible líquido o con motores de combustión interna, que en la zona del espacio de máquinas tengan cubierta hecha de esos materiales, irán provistos de uno de los sistemas de extinción indicados en el párrafo l).

4) En todos los espacios de categoría A para máquinas se proveerán por lo menos dos extintores portátiles de un tipo apropiado para extinguir incendios de combustible líquido. Cuando dichos espacios contengan máquinas de potencia igual o superior a 250 (doscientos cincuenta) kilovatios, los extintores provistos serán por lo menos tres. Uno de ellos estará situado cerca de la entrada del espacio.

5) Los buques cuyos espacios de máquinas no estén protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios llevarán por lo menos un extintor de espuma de 45 (cuarenta y cinco)litros de capacidad o un dispositivo equivalente, apropiado para combatir incendios de combustible líquido. Cuando por las dimensiones del espacio de máquinas no quepa satisfacer esta disposición, la Administración podrá aceptar que se aumente el número de extintores portátiles.

Regla 41

Equipos de bombero

El número y el emplazamiento de los equipos de bombero serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 42

Plano de lucha contra incendios

Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios que la Administración juzgue satisfactorio. En los buques pequeños la Administración podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.

Regla 43

Disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios

Los dispositivos extintores de incendios se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato en todo momento.

Regla 44

Aceptación de equipo distinto del especificado

Cada vez que en la presente Parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

Capítulo VI

Protección de la tripulación

Regla 1

Medidas generales de protección

1) Se proyectará un sistema de cabos salvavidas que sea eficaz para todas las necesidades y se proveerán todos los cables, cabos, grilletes, cáncamos y cornamusas necesarios.

2) Las aperturas de cubierta que lleven brazolas o falcas de menos de 600 (seiscientos) milímetros de altura irán provistas de protectores tales como barandillas o redes articuladas o amovibles. La Administración podrá permitir que no se aplique esta prescripción a pequeñas aberturas tales como escotillones para el pescado.

3) Las lumbreras y otras aberturas semejantes llevarán instaladas barras protectoras con espaciamiento de no más de 350 (trescientos cincuenta) milímetros. La Administración podrá permitir que no se aplique esta prescripción a pequeñas aberturas.

4) Las superficies de las cubiertas estarán proyectadas o acondicionadas con miras a aminorar las posibilidades de que se resbale el personal.

Especialmente se darán superficies antirresbaladizas a las cubiertas de zonas de trabajo tales como las de espacios de máquinas, cocinas, puestos de maquinillas y puntos de manipulación del pescado, así como las situadas al pie y al extremo superior de las escalas y frente a las puertas.

Regla 2

Aberturas de cubierta

1) Las tapas de escotilla abisagradas, los registros y otras aberturas estarán protegidos contra el riesgo de que se cierren accidentalmente. Especialmente las tapas pesadas de las escotillas de evacuación llevarán contrapesos y estarán construidas de modo que sea posible abrirlas desde ambos lados.

2) Las escotillas de acceso no medirán menos de 600 (seicientos) milímetros por 600 (seicientos) milímetros o de 600 (seicientos) milímetros de diámetro.

3) Cuando sea posible, junto a las aberturas de evacuación se instalarán asideros que queden por encima del nivel de la cubierta.

Regla 3

Amuradas, barandillas y otros medios de protección

1) Se instalarán amuradas o barandillas eficaces en todas las partes expuestas de la cubierta de trabajo y en los techos de las superestructuras cuando éstos sirvan como plataformas de trabajo. La altura mínima de las amuradas o barandillas sobre cubierta será de 1 (un) metro. No obstante, si es altura constituye un estorbo para las faenas normales del buque, la Administración podrá autorizar una altura menor.

2) La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta, habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que el buque pueda tener que faenar, las zonas de operaciones, el tipo de buque y su método de pesca, y la Administración habrá de juzgarla satisfactoria.

3) El espacio libre que medie entre la barra inferior de las barandillas y la cubierta no excederá de 230 (doscientos treinta) milímetros. Las otras barras no estarán separadas entre sí más de 380 (trescientos ochenta) milímetros, y la distancia entre candeleros no excederá de 1,5 (uno coma cinco) metros. En los buques con trancaniles redondeados los apoyos de las barandillas irán en la parte plana de la cubierta. Las barandillas carecerán de salientes, bordes y esquinas afilados y tendrán resistencia suficiente.

4) Se dispondrán medios que la Administración juzgue satisfactorios, tales como barandillas, andariveles, pasillos o corredores bajo cubierta, para proteger a la tripulación en sus desplazamientos entre los alojamientos, espacios de máquinas y demás lugares de trabajo. Se instalarán los necesarios pasamanos de mal tiempo en el exterior de todas las casetas y guardacalores para que la tripulación pueda pasar y trabajar con seguridad.

5) Los buques de arrastre por popa irán provistos de medios adecuados de protección, tales como portas, compuertas o redes en la parte alta de la rampa de popa, a la misma altura que las amuradas o las barandillas contiguas. Cuando dichos medios no estén en posición, se colocará una cadena u otro elemento protector a través de la rampa.

Regla 4

Escaleras y escalas

Se proveerán, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio para garantizar la seguridad de la tripulación, escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos.

Capitulo VII

Dispositivos de salvamento

Parte A – generalidades

Regla 1

Ámbito de aplicación

1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros.

2) Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros, si bien la Administración podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es posterior.

Regla 2

Definiciones

1) Puesta a flote por zafa automática es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta automáticamente del buque que se está hundiendo y queda lista para ser utilizada.

2) Puesta a flote por caída libre es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta con su asignación de personas y su equipo y cae al agua sin medios retardadores del descenso.

3) Dispositivo inflable es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que

normalmente se guarda desinflado hasta el momento de prepararlo para utilizarlo.

4) Dispositivo inflado es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que se guarda inflado y listo para ser utilizado en todo momento.

5) Dispositivo o medio de puesta a flote es un dispositivo o medio por el que se traslada sin riesgos una embarcación de supervivencia o un bote de rescate desde su puesto de estiba al agua.

6) Dispositivo o medio de salvamento de carácter innovador es un dispositivo o medio de salvamento que reúne características nuevas no totalmente regidas por las disposiciones del presente capítulo, pero que depara un grado de seguridad igual o superior.

7) Bote de rescate es un bote proyectado para salvar a personas en peligro y reunir embarcaciones de supervivencia.

8) Material retrorreflectante es un material que refleja en dirección opuesta un haz de luz proyectado sobre él.

Embarcación de supervivencia es una embarcación con la que se puede preservar la vida de personas que están en peligro desde el momento en que abandonan el buque.

Regla 3

Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento

1) Salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 5) y 6), los dispositivos y medios de salvamento prescritos en el presente capitulo necesitarán la aprobación de la Administración.

2) Antes de dar su aprobación a dispositivos y medios de salvamento, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos y medios:

a) han sido objeto de pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización para comprobar que cumplen con lo prescrito en el presente capítulo, o

b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las que se especifican en dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

3) Antes de dar su aprobación a dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos o medios:

a) cumplen con normas de seguridad que al menos sean equivalentes a lo prescrito en el presente capítulo, y de que han sido evaluados y sometidos a pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización, o

b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a una evaluación y a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las de dichas recomendaciones, de un modo que la administración juzgue satisfactorio.

4) Los procedimientos adoptados por la Administración para la aprobación comprenderán asimismo las condiciones con arreglo a las cuales continuará o se retirará la aprobación.

5) Antes de aceptar dispositivos y medios de salvamento que no hayan sido previamente aprobados por la Administración, ésta se cerciorará de que los dispositivos y medios de salvamento cumplen con lo prescrito en el presente capítulo.

6) Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo acerca de los cuales no figuren especificaciones detalladas en la parte C habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

Regla 4

Realización de pruebas durante la fabricación

La Administración exigirá que los dispositivos de salvamento sean sometidos durante su fabricación a las pruebas necesarias para que respondan a la misma norma que el prototipo aprobado.

Parte B Prescripciones relativas al buque

Regla 5

Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

1) Todo buque llevará como mínimo dos embarcaciones de supervivencia.

2) El número, la capacidad y el tipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate de los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros se ajustarán a lo siguiente:

a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta basta para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. Sin embargo, cuando el buque cumpla, en cuanto a compartimentado y a protección estructural contra incendios, con prescripciones que complementen lo estipulado en la regla III/14 y en el capítulo V, la Admi-

nistración, si estima que una reducción del número de embarcaciones de supervivencia y de la capacidad de éstas no afectará a la seguridad, podrá permitir tal reducción, a condición de que la capacidad conjunta de las embarcaciones de supervivencia situadas a cada banda del buque baste para dar cabida al 50 (cincuenta) por ciento como mínimo de las personas que haya a bordo. Además, se proveerán balsas salvavidas al menos para el 50 (cincuenta)por ciento del total de personas que haya a bordo; y

b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve un bote salvavidas que cumpla con lo prescrito para un bote de rescate y que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.

3) Los buques de eslora inferior a 75 (setenta y cinco) metros se ajustarán a lo siguiente:

a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo; y

b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve una embarcación de supervivencia adecuada que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.

4) En lugar de cumplir con las prescripciones de los párrafos 2) a) o 3) a), los buques podrán llevar uno o varios botes salvavidas que puedan ponerse a flote por caída libre por la popa del buque y cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al número total de personas que haya a bordo.

5) El número de botes salvavidas y de botes de rescate que se lleven en los buques será suficiente para que, haciendo posible que todas las personas que haya a bordo abandonen el buque, no sea necesario que cada bote salvavidas o de rescate concentre a más de nueve balsas.

6) Las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate cumplirán con las prescripciones aplicables a las reglas 17 a 23 inclusive.

Regla 6

Disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

1) Las embarcaciones de supervivencia deberán:

a) i) estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia;

ii) poder ser puestas a flote con seguridad y rapidez en las condiciones estipuladas en la regla 32 l) a); y

iii) poder ser recuperadas rápidamente, si además se ajustan a las prescripciones aplicables a los botes de rescate;

b) ir estibadas de modo que:

i) no impidan la concentración de personas en la cubierta de embarco;

ii) no se vea impedido su manejo inmediato;

iii) se pueda efectuar el embarco rápida y ordenadamente; y

iv) no se dificulte la utilización de ninguna otra de las embarcaciones de supervivencia.

2) Cuando la distancia entre la cubierta de embarco y la flotación en la condición de servicio con calado mínimo exceda de 4,5 (cuatro coma cinco) metros, las embarcaciones de supervivencia, exceptuadas las balsas salvavidas de zafa automática, se podrán poner a flote con pescante llevando a bordo la asignación completa de personas o irán provistas de medios de embarco equivalentes y aprobados.

Las embarcaciones de supervivencia y los dispositivos de puesta a flote se mantendrán en buenas condiciones de servicio, de modo que estén disponibles para empleo inmediato antes de que el buque salga de puerto y en todo momento mientras esté en la mar.

4) a) Las embarcaciones de supervivencia irán estibas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

b) Cada bote salvavidas irá sujeto a su propio pescante o dispositivo de puesta a flote aprobado.

c) Las embarcaciones de supervivencia irán colocadas lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y servicio, estibadas en emplazamientos desde los cuales puedan ser arriadas sin riesgos, teniéndose muy en cuenta la distancia que debe separarlas de las hélices. Los botes salvavidas que vayan a arriarse por la banda del buque irán estibados teniendo en cuenta las partes muy salientes del casco, con objeto de garantizar que, dentro de lo posible, pueden ponerse a flote por la parte vertical del costado del buque.

Si van colocados a proa se estibarán a popa del mamparo decolisión en un emplazamiento protegido, y a este respecto la Administración tomará especialmente en consideración la resistencia de los pescantes.

d) El método de puesta a flote y recuperación del bote de rescate será aprobado teniendo en cuenta

el peso del bote incluido su equipo y 50 (cincuenta) por ciento del número de personas que esté autorizado a llevar según lo estipulado en las reglas 23 l) b) ii) y 23 l) c), la construcción y las dimensiones del mismo y el puesto de estiba que ocupe con respecto a la flotación del buque estando éste en su condición de calado mínimo de servicio. En todo caso, cadabote de rescate que vaya estibado a una altura de más de 4,5 (cuatro coma cinco) metros por encima de la flotación del buque, estando éste en su condición de calado mínimo de servicio, irá provisto de medios aprobados de puesta a flote y recuperación.

e) Los dispositivos de puesta a flote y de embarco habrán de cumplir con las prescripciones de la regla 32.

f) i) Las balsas salvavidas irán estibadas de manera que estén fácilmente disponibles en caso de emergencia y que puedan soltarse y flotar libremente, inflarse y zafarse del buque si éste se hunde. Sin embargo, no será necesario que las balsas salvavidas de pescante sean de zafa automática.

ii) Las trincas, si se utilizan, irán provistas de un sistema de destrinca automática (hidrostática) de un tipo aprobado.

g) La Administración, sí está satisfecha de que las características de la construcción del buque y el método de pesca pueden hacer que la aplicación de determinadas disposiciones de este párrafo resulte irrazonable e irrealizable, podrá aceptar atenuaciones en el rigor de tales disposiciones siempre que el buque esté provisto de otros medios de puesta a flote y recuperación que sean aptos para el servicio a que estén destinados. La Administración que haya autorizado otros medios de puesta a flote y recuperación con arreglo a este subpárrafo comunicará a la Organización los detalles de tales medios para darlos a conocer a otras Partes.

Regla 7

Embarco en las embarcaciones de supervivencia Para efectuar el embarco en las embarcaciones de supervivencia se proveerán medios adecuados, entre otro:

a) por lo menos una escala, u otro medio aprobado, a cada banda del buque, que permita llegar a las embarcaciones de supervivencia cuando éstas estén a flote, salvo en los casos en que la Administración estime que la distancia desde el punto de embarco hasta la embarcación de supervivencia puesta a flote es tal que no se necesita dicha escala;

b) medios para iluminar tanto los emplazamientos de estiba de las embarcaciones de supervivencia y sus dispositivos de puesta a flote durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual vayan a ser puestas a flote, hasta que haya terminado dicha operación, con la energía eléctrica suministrada por la fuente de emergencia que exige la regla IV/17;

c) medios para avisar a todas las personas que se encuentren a bordo de que el buque está a punto de ser abandonado; y

d) medios para evitar que las descargas de agua vayan a parar a las embarcaciones de supervivencia.

Regla 8

Chalecos salvavidas

1) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo se llevará un chaleco salvavidas de tipo aprobado que cumpla con las prescripciones de la regla 24.

2) Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y el emplazamiento estará claramente indicado.

Regla 9

Trajes de inmersión y ayudas térmicas

1) A cada una de las personas asignadas para tripular el bote de rescate se le suministrará un traje de inmersión aprobado de tamaño apropiado que cumpla con lo prescrito en la regla 25.

2) Todo buque que cumpla con lo prescrito en la regla 5 2) y 3)llevará un traje de inmersión que cumpla con lo prescrito en la regla 25 para cada una de las personas que haya a bordo, que no disponga de un sitio en:

a) un bote salvavidas; o

b) una balsa salvavidas de pescante; o

c) una balsa salvavidas arriada por dispositivos equivalentes, para subir a la cual no sea necesario entrar en el agua.

3) Además de lo prescrito en el párrafo 2) a), los buques llevarán por cada bote salvavidas tres trajes de inmersión como mínimo que cumplan con lo prescrito en la regla 25.

Además de las ayudas térmicas prescritas en la regla 17 8) xxxi), los buques llevarán ayudas térmicas

que cumplan con lo prescrito en la regla 26 para las personas que dispongan de un sitio en los botes salvavidas y que no estén provistas de trajes de inmersión.

Estos trajes de inmersión y ayudas térmicas no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

4) Las prescripciones de los párrafos 2) y 3) supra no son aplicables a los buques que operen continuamente en zonas de clima cálido donde a juicio de la Administración no sean necesarios los trajes de inmersión ni las ayudas térmicas.

5) Para cumplir lo prescrito en el párrafo l) se podrán utilizar los trajes de inmersión prescritos en los párrafos 2) y 3).

Regla 10

Aros salvavidas

1) Se proveerá como mínimo el número siguiente de aros salvavidas que cumplan con lo prescrito en la regla 27 l):

a) ocho aros salvavidas en los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros;

b) seis aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 75 (setenta y cinco) metros.

2) Por lo menos la mitad de los aros salvavidas a que se hace referencia en el párrafo l) irán provistos de luces de encendido automático que cumplan con lo prescrito en la regla 27 2).

3) Al menos dos de los aros salvavidas provistos de luces de encendido automático conforme al párrafo 2) llevarán, señales fumígenas de funcionamiento automático que cumplan con lo prescrito en la regla 27 3) y, si es practicable, que puedan soltarse rápidamente desde el puente de navegación.

4) A cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante que cumpla con lo prescrito en la regia 27 4), de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o a 30 (treinta) metros, si este valor es superior. Tales aros salvavidas no llevarán luces de encendido automático.

5) Todos los aros salvavidas estarán emplazados de modo que las personas a bordo puedan alcanzarlos fácilmente, se les podrá lanzar siempre con rapidez y no irán permanentemente sujetos.

Regla 11

Aparatos lanzacabos

Todo buque Llevará un aparato lanzacabos de tipo aprobado que cumpla con lo prescrito en la regla 28.

Regla 12

Señales de socorro

1) Todo buque irá provisto, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, de medios para hacer señales de socorro eficaces tanto de día como de noche, incluidos como mínimo 12 (doce) cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29.

2) Las señales de socorro serán de un tipo aprobado. Irán emplazadas de modo que sean fácilmente accesibles, y su posición quedará claramente indicada.

Regla 13

Dispositivos radioeléctricos de salvamento

1) Se proveerán en todo buque por lo menos tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas. Dichos aparatos se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización. Si se equipa una embarcación de supervivencia con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas, éste deberá ajustarse a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.

2) Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la Organización podrán ser aceptados por la Administración hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la entrada en vigor del presente Protocolo, si esta fecha es posterior, a condición de que la Administración juzgue que son compatibles con aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.

Regla 14

Respondedores de radar

En cada banda de todo buque se llevará por lo menos un respondedor de radar. Dichos respondedores de radar se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización. Los respondedores de radar irán estibados

en lugares desde los que se puedan colocar rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia. De otro modo, se estibará un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.

Regla 15

Materiales retrorreflectantes para los dispositivos de salvamento

Todas las embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, chalecos salvavidas y aros salvavidas irán provistos de materiales retrorreflectantes con arreglo a las recomendaciones de la Organización.

Regla 16

Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección

1) Disponibilidad Operacional

Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, todos los dispositivos de salvamento habrán de estar en buenas condiciones de servicio y disponibles para su utilización inmediata.

2) Mantenimiento

a) Se dispondrá de instrucciones aprobadas por la Administración para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento, y se realizarán las operaciones de mantenimiento de acuerdo con ellas.

b) En lugar de las instrucciones prescritas en el apartado a), la Administración podrá aceptar un programa de mantenimiento planificado.

3) Mantenimiento de las tiras

Las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se invertirán a intervalos que no excedan de 30 (treinta) meses de modo que sus extremos queden cambiados, y se renovarán cuando su deterioró haga esto necesario o a intervalos que no excedan de 5 (cinco) años, si este plazo es más corto.

4) Piezas de respeto y equipo de reparación

Se proveerán piezas de respeto y equipo de reparación para los dispositivos de salvamento y los componentes de éstos sometidos a intenso desgaste o deterioro y que hayan de ser sustituidos periódicamente.

5) Inspección semanal

Semanalmente se efectuarán las pruebas e inspecciones siguientes:

a) todas las embarcaciones de supervivencia y todos los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote serán objeto de inspección visual a fin de verificar que están listos para ser utilizados;

b) se harán funcionar en marcha avante y en marcha atrás todos los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate durante un periodo total mínimo de 3 (tres) minutos, a condición de que la temperatura ambiente sea superior a la temperatura mínima necesaria para poner en marcha el motor;

c) se probará el sistema de alarma general de emergencia.

6) Inspecciones mensuales

Todos los meses se efectuará una inspección de los dispositivos de salvamento, incluido el equipo de los botes salvavidas, utilizando una lista de comprobaciones, a fin de verificar que están completos y en buen estado. En eldiario de navegación se incluirá el informe correspondiente a la inspección.

7) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de las balsas salvavidas inflables, los chalecos salvavidas inflables y los botes de rescate inflados.

a) Cada balsa salvavidas y cada chaleco salvavidas inflables serán objeto de un servicio:

i) a intervalos que no excedan de 12 (doce) meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable, la Administración podrá ampliar este periodo a 17 (diecisiete) meses;

ii) en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

b) Todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los botes de rescate inflados se realizarán de conformidad con las instrucciones facilitadas por el fabricante. Las reparaciones de emergencia podrán realizarse a bordo del buque, pero las reparaciones definitivas se efectuarán en una estación dé servicio aprobada.

8) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de dispositivos de destrinca hidrostática

Las unidades desechables de destrinca hidrostática se sustituirán al caducar su fecha de expiración. Si no son desechables, los dispositivos de destrinca hidrostática serán objeto de un servicio:

i) a intervalos que no excedan de 12 (doce) meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno

y razonable la Administración podrá ampliar este periodo a 17 (diecisiete) meses;

ii) en una estación de servicio que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

9) En los casos en que la naturaleza de las operaciones de pesca del buque dificulte el cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 7) y 8), la Administración podrá permitir que se amplíen a 24 (veinticuatro) meses los intervalos entre servicios de mantenimiento, a condición de que considere que tales dispositivos han sido fabricados e instalados de manera que su estado seguirá siendo satisfactorio hasta el próximo servicio.

Parte C Prescripciones relativas a los Dispositivos de Salvamento.

Regla 17

Prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas

Construcción de los botes salvavidas

a) Todos los botes salvavidas estarán bien construidos y su forma y proporciones serán tales que les den una firme estabilidad en mar encrespada suficiente francobordo cuando estén cargados con su asignación completa de personas y su equipo. Todos los botes salvavidas tendrán casco rígido y podrán mantener una estabilidad positiva cuando, hallándose adrizados en aguas tranquilas y cargados con su asignación completa de personas y su equipo, estén perforados en un punto cualquiera situado por debajo de la flotación, suponiendo que no se haya producido perdida de material de flotabilidad ni otras averías.

b) Todos los botes salvavidas tendrán la resistencia necesaria para que sea posible arriarlos sin riesgos al agua con su asignación completa de personas y su equipo.

c) Los cascos y capotas integrales rígidas serán pirorretardantes o incombustibles.

d) Para sentarse habrá bancadas, bancos o asientos fijos instalados al nivel más bajo posible en el bote salvavidas y construidos de modo que en ellos se pueda acomodar al número de personas, cada una de ellas con un peso de 100 (cien) kilogramos, para el que se proveen plazas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 2) b) ii).

e) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar una carga, sin que al retirar ésta se produzca deformación residual, igual a:

i) 1,25 (uno coma veinticinco) veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de botes de casco metálico; o

ii) dos veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de los demás botes.

f) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar, cargado con su asignación completa de personas y su equipo y, cuando proceda, sus patines o defensas colocados, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 (tres coma cinco) metros por segundo, así como una caída al agua desde una altura mínima de 3 (tres) metros.

g) La distancia vertical entre la superficie del piso y el interior de la envuelta o de la capota abatible será, en más del 50 (cincuenta) por ciento del área del piso:

i) al menos de 1,3 (uno coma tres)metros, en el caso de un bote autorizado a llevar 9 (nueve) personas o menos;

ii) al menos de 1,7 (uno coma siete) metros, en el caso de un bote autorizado a llevar 24 (veinticuatro) personas o más;

iii) al menos la distancia que se obtenga por interpolación lineal entre 1,3 (uno coma tres) y 1,7 (uno coma siete) metros, en el caso de un bote autorizado a llevar de 9 (nueve) a 24 (veinticuatro) personas.

2) Capacidad de transporte de los botes salvavidas

a) No se aprobará ningún bote salvavidas destinado a llevar más de 150 (ciento cincuenta) personas.

b) El número de personas que un bote salvavidas esté autorizado a llevar será igual al menor de los dos números siguientes:

i) el número de personas que, con una masa media de 75 (setenta y cinco) kilogramos, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas en posición normal sin dificultar el funcionamiento de los medios de propulsión ni el manejo del equipo del bote salvavidas; o

ii) el número de plazas que permita obtener la disposición para asientos de la figura 1. Las configuraciones pueden solaparse tal como se indica, a condición de que se instalen apoyapiés, haya espacio suficiente para las piernas y la separación

vertical entre los asientos superior e inferior sea por lo menos de 350 (trescientos cincuenta) milímetros.

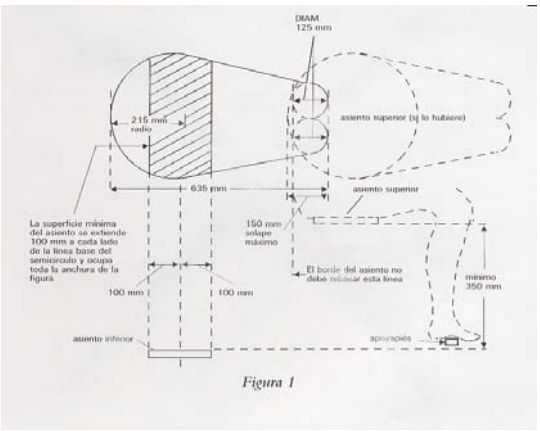


Figura 1

c) Cada asiento estará claramente indicado en el bote salvavidas.

3) Acceso a los botes salvavidas

a) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en él en no más de 3 (tres) minutos a partir del momento en que se dé la orden de embarco. Asimismo será posible efectuar el desembarco rápidamente.

b) Los botes salvavidas tendrán una escala de embarco que pueda utilizarse a una u otra banda y que permita a personas que estén en el agua subir a bordo. El peldaño inferior de la escala estará situado a no menos de 0,4 (cero coma cuatro) metros por debajo de la flotación mínima del bote.

c) El bote salvavidas estará dispuesto de modo que permita trasladar a bordo del mismo a personas imposibilitadas, bien desde el agua, bien en camilla.

d) El acabado de todas las superficies sobre las cuales los ocupantes puedan tener que andar será antideslizante.

4) Flotabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas tendrán flotabilidad propia o llevarán un material que tenga flotabilidad propia, que ni el agua de mar ni los hidrocarburos o los derivados de éstos afecten y que sea suficiente para mantener a flote el bote, con todo su equipo, aunque esté inundado y en comunicación con la mar. Se proveerá material complementario que tenga flotabilidad propia, cuya fuerza flotante sea de 280 (doscientos ochenta) newtonios por persona, para el número de personas que el bote salvavidas esté autorizado a llevar. No se instalará material de flotabilidad en el exterior del casco del bote, a menos que constituya una adición al que se acaba de indicar como necesario.

5) Francobordo y estabilidad de los botes salvavidas:

Todos los botes salvavidas, cargados con el 50 (cincuenta) por ciento del número de personas que estén autorizados a llevar sentadas en posición normal a un lado de crujía, tendrán un francobordo que, desde la flotación hasta la abertura más baja por la cual pueda inundarse el bote, sea igual por lo menos al 1,5 (uno coma cinco) por ciento de la eslora del bote o a 100 (cien) milímetros, si este segundo valor es superior.

6) Propulsión de los botes salvavidas

a) Todo bote salvavidas llevará a fines de propulsión un motor de encendido por compresión. En ningún bote salvavidas se utilizará un motor cuyo combustible tenga un punto de inflamación igual o inferior a 43 (cuarenta y tres) grados Celsius (prueba en vaso cerrado).

b) El motor irá provisto de un sistema manual de arranque o de un sistema de arranque mecánico con dos fuentes de energía independientes y recargables. También se proveerán todas las ayudas necesarias para el arranque. Los sistemas de arranque y las ayudas para el arranque pondrán en marcha el motor a una temperatura ambiente de 15 (menos quince) grados Celsius en no más de 2 (dos) minutos a partir del momento en que comiencen las operaciones de arranque, a menos que a juicio de la Administración, teniendo en cuenta los viajes concretos a que constantemente esté destinado el buque en que vaya el bote salvavidas, la temperatura apropiada sea otra. Los sistemas de arranque no habrán de estar entorpecidos por el capó del motor, las bancadas del bote ni otros obstáculos.

c) El motor podrá funcionar por lo menos durante 5 (cinco) minutos después del arranque en frío con el bote fuera del agua.

d) El motor podrá funcionar con el bote salvavidas inundado hasta el eje longitudinal del cigüeñal.

e) Los ejes de la hélice estarán dispuestos de modo que ésta pueda desacoplarse del motor. El bote tendrá medios que le permitan ir avante y atrás.

f) El tubo de escape estará dispuesto de modo que impida la penetración de agua en el motor en condiciones normales de funcionamiento.

g) En el proyecto de todos los botes salvavidas se prestará la debida atención a la seguridad de las personas que se hallen en el agua y a la posibilidad de que el sistema de propulsión resulte averiado por objetos flotantes.

h) La velocidad avante en aguas tranquilas, cargado el bote salvavidas con su asignación completa de personas y su equipo, y con todo el equipo auxiliar accionado por el motor funcionando, será al menos de 6 (seis) nudos, y al menos de 2 (dos) nudos cuando se halle remolcando una balsa salvavidas de 25 (veinticinco) personas cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto. Se aprovisionará combustible suficiente, apropiado para ser utilizado dentro de la gama de temperaturas previstas en la zona en que el buque opere, para que el bote salvavidas completamente cargado marche a 6 (seis) nudos durante un periodo no inferior a 24 (veinticuatro) horas.

i) El motor del bote salvavidas, la transmisión y los accesorios del motor irán cubiertos por un capó pirorretardante u otros medios adecuados que ofrezcan una protección análoga. Tales medios impedirán también que las personas tropiecen accidentalmente con las piezas calientes o móviles y protegerán al motor de los agentes atmosféricos y de los efectos del mar. Se proveerán los medios adecuados para reducir el ruido del motor. Las baterías de arranque irán en cajas que formen un cierre estanco alrededor del fondo y de los costados de las baterías. Estas cajas llevarán una tapa bien ajustada, provista de lo necesario para dar salida a los gases.

j) El motor del bote salvavidas y sus accesorios estarán proyectados con miras a limitar las emisiones electromagnéticas, de modo que no haya interferencias entre el funcionamiento del motor y el de los dispositivos radioeléctricos de salvamento utilizados en el bote.

k) Se instalarán medios con los que recargar todas las baterías que haya para el arranque del motor y para la instalación radioeléctrica y los proyectores. Las baterías de la instalación radioeléctrica no se utilizarán como alimentadores de energía para el arranque del motor. Se instalarán medios que permitan recargar las baterías de los botes salvavidas utilizando la fuente de energía del buque, a una tensión que no exceda de 55 (cincuenta y cinco) voltios, y que puedan desconectarse en los puestos de embarco en los botes.

1) En un punto bien visible, próximo a los mandos de arranque del motor, se fijarán instrucciones, con caracteres hidrorresistentes, para el arranque y el manejo del motor.

7) Accesorios de los botes salvavidas

a) Todos los botes salvavidas irán provistos al menos de una válvula de desagüe, instalada cerca del punto más bajo del casco, que se abra automáticamente para dar salida al agua del casco cuando el bote no esté a flote y que se cierre automáticamente para impedir la entrada de agua cuando el bote esté a flote. Cada válvula de desagüe irá provista de un capuchón o un tapón que permita cerrarla, unido al bote con una piola, una cadena u otro medio adecuado. Las válvulas de desagüe serán fácilmente accesibles desde el interior del bote y su posición estará indicada claramente.

b) Todos los botes salvavidas irán provistos de un timón y de una caña de timón. Cuando se provea asimismo una rueda u otro mecanismo de gobierno a distancia, con la caña se podrá controlar el timón si falla el mecanismo de gobierno. El timón irá sujeto permanentemente al bote salvavidas. La caña del timón estará permanentemente instalada en la mecha del timón o unida a ésta; no obstante, si el bote salvavidas lleva un mecanismo de gobierno a distancia, dicha caña podrá ser desmontable e ir estibada en lugar seguro cerca de la mecha. El timón y la caña estarán dispuestos de manera que el funcionamiento del mecanismo de suelta o de la hélice no pueda dañarlos.

c) Salvo en las proximidades del timón y la hélice, habrá una guirnalda salvavidas flotante alrededor del perímetro exterior del bote.

d) Los botes salvavidas que no puedan autoadrizarse si zozobran llevarán asideros adecuados en la parte inferior del casco que permitan a las personas agarrarse. Los asideros irán fijados al bote salvavidas de tal modo que, cuando reciban un golpe que pueda desprenderlos del bote, se desprendan sin causar daños a éste.

e) Todos los botes salvavidas irán provistos de compartimientos o taquillas estancos suficientes para estibar los pequeños componentes del equipo,

el agua y las provisiones que se prescriben en el párrafo 8). Se proveerán medios para guardar el agua de lluvia recogida.

f) Todo bote salvavidas que haya de ser puesto a flote por medio de una o varias tiras irá provisto de un mecanismo de suelta que cumpla con las siguientes prescripciones:

i) El mecanismo estará dispuesto de modo que todos los ganchos se suelten simultáneamente.

ii) El mecanismo tendrá dos modalidades de suelta, a saber:

1) una modalidad de suelta normal, por la cual soltará el bote cuando éste esté a flote o cuando los ganchos ya no sostengan carga;

2) una modalidad de suelta con carga, por la cual soltará el bote cuando los ganchos sostengan carga. Para esta modalidad los medios estarán dispuestos de manera que el mecanismo suelte el bote en cualquier condición de carga, desde la de carga nula con el bote a flote hasta la de una carga que sea igual a 1,1 (uno coma uno) veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y su equipo. Esta modalidad de suelta estará protegida contra la posibilidad de que accidental o prematuramente se haga uso de ella.

iii) El mando del mecanismo de suelta irá claramente marcado con un color que haga contraste con las inmediaciones.

iv) El mecanismo estará proyectado con un factor de seguridad de 6 (seis) con respecto a la resistencia a la rotura de los materiales utilizados, suponiendo que la masa del bote salvavidas esté distribuida por igual entre las tiras.

g) Todo bote salvavidas irá provisto de un mecanismo de suelta que libere la boza de proa cuando esté sometida a tensión.

h) Todo bote salvavidas que esté equipado con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas cuya antena vaya montada por separado estará provisto de medios para emplazar y sujetar eficazmente la antena en la posición de funcionamiento.

i) Los botes salvavidas destinados a ser puestos a flote por el costado del buque llevarán los patines y las defensas necesarios para facilitar la puesta a flote y evitar daños al bote.

j) En la parte superior de la capota rígida o de la envuelta del bote habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 (dos) millas durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 (doce) horas.

k) Se instalará un farol o una lámpara dentro del bote salvavidas que dé iluminación durante 12 (doce) horas por lo menos para que puedan leerse las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo; no obstante, no se permitirán faroles de petróleo para este fin.

l) Salvo disposición expresa en otro sentido, todo bote salvavidas irá provisto de medios eficaces de achique o será de achique automático.

m) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que tenga visibilidad adecuada a proa, a popa y a ambos costados, desde los puestos de mando y de gobierno, para efectuar sin riesgos la puesta a flote y las maniobras.

8) Equipo de los botes salvavidas

Todos los artículos que forman el equipo del bote salvavidas, ya estén prescritos en el presente párrafo o en otro lugar del presente capítulo, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados.

El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de abandono del buque. Todos los artículos que forman el equipo del bote serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta. Salvo disposición en otro sentido, el equipo normal de todo bote salvavidas será el siguiente:

i) remos flotantes en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;

ii) dos bicheros;

iii) un achicador flotante y dos baldes;

iv) un manual de supervivencia;

v) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación; en todo bote salvavidas totalmente cerrado

la bitácora estará instalada permanentemente en el puesto de gobierno; en cualquier otro bote salvavidas irá provista de medios de montaje adecuados;

vi) un ancla flotante de tamaño adecuado que lleve una estacha resistente a las socolladas y un cabo guía que se pueda asir firmemente cuando esté mojado. El ancla flotante, la estacha y el cabo guía tendrán la resistencia suficiente cualquiera que sea el estado de la mar;

vii) dos bozas de resistencia adecuada cuya longitud sea igual a dos veces por lo menos la distancia que haya desde la posición de estiba del bote salvavidas hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o a 15 (quince) metros, si esta segunda magnitud es mayor; una de las bozas, unida al dispositivo de suelta que prescribe el párrafo 7) g), irá emplazada en el extremo de proa del bote y la otra irá firmemente sujeta en la proa o cerca de ésta, lista para ser utilizada;

viii) dos hachuelas, una a cada extremo del bote;

ix) recipientes estancos con 3 (tres) litros de agua dulce por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; de esa cantidad, 1 (un) litro por persona podrá sustituirse por un aparato desalinizador aprobado que pueda producir un volumen igual de agua dulce en 2 (dos) días;

x) una liara inoxidable con su piola;

xi) un vaso graduado inoxidable para beber;

xii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10000 (diez mil) kilojulios por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;

xiii) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29;

xiv) seis bengalas de mano que cumplan con lo prescrito en la regla 30;

xv) dos señales fumígenas flotantes que cumplan con lo prescrito en la regla 31;

xvi) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;

xvii) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;

xiv) un ejemplar de las señales de salvamento que prescribe la regla V/16 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;

xix) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;

xx) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;

xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona;

xxii) una navaja sujeta al bote con una piola;

xxiii) tres abrelatas;

xxiv) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 (treinta) metros;

xxv) una bomba de accionamiento manual;

xxvi) un juego de aparejos de pesca;

xxvii) las herramientas necesarias para efectuar pequeños ajustes del motor y de sus accesorios;

xxviii) equipo portátil extintor de incendios adecuado para extinguir los debidos a hidrocarburos;

xxix) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 (dieciocho) metros de ancho a una distancia de 180 (ciento ochenta) metros durante un periodo total de 6 (seis) horas y funcionar como mínimo durante 3 (tres) horas seguidas;

xxx) un reflector de radar eficaz, a menos que en el bote salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;

xxxi) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 (diez) por ciento del número de personas que el bote esté autorizado a llevar, o para dos, si este número es mayor;

xxxii) en el caso de los buques destinados a viajes de tal naturaleza y duración que, a juicio de la Administración, los artículos especificados en los apartados xii) y xxvi) sean innecesarios, la Administración podrá permitir que se prescinda de ellos.

9) Marcas de los botes salvavidas

a) En el bote salvavidas se marcarán sus dimensiones y el número de personas que esté autorizado a llevar, con caracteres claros e indelebles.

b) En ambas amuras del bote salvavidas se marcarán, con letras mayúsculas del alfabeto romano,

el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca el bote.

c) Se marcarán de manera que sean visibles desde arriba en la medida que sea posible, medios que permitan identificar el buque al que pertenezca el bote salvavidas y el número de éste.

Regla 18

Botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables

1) Los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables cumplirán con lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.

2) Envuelta

a) Se proveerán capotas integrales rígidas que cubran 20 (veinte) por ciento por lo menos de la eslora del bote, desde la roda, y 20 (veinte) por ciento por lo menos de la eslora del bote, desde el extremo popel de éste.

b) Las capotas integrales rígidas formarán dos refugios. Si tales refugios tienen mamparos, en éstos habrá aberturas lo bastante amplias como para permitir un fácil acceso a personas que lleven sendos trajes de inmersión o indumentaria de abrigo y chaleco salvavidas. La altura interior de los refugios será la necesaria para que las personas tengan fácil acceso a los asientos situados a proa y a popa del bote.

c) Las capotas integrales rígidas estarán concebidas de modo que tengan ventanas o paneles translúcidos que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural, con las aberturas o las capotas abatibles cerradas, como para hacer innecesario el alumbrado artificial.

d) En las capotas integrales rígidas habrá pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote.

e) Las partes abiertas del bote salvavidas irán provistas de una capota abatible permanentemente sujeta, de un tipo tal que:

i) pueda ser armada fácilmente por no más de dos personas en no más de 2 (dos) minutos;

ii) esté aislada para proteger del frío a los ocupantes mediante al menos dos capas de material separadas por un espacio de aire, o por otros medios igualmente eficaces.

f) La envuelta formada por las capotas integrales rígidas y la capota abatible será de un tipo tal que:

i) permita efectuar las operaciones de puesta a flote y de recuperación sin que los ocupantes tengan que salir de ella;

ii) en ambos extremos y en cada banda tenga entradas provistas de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse y cerrarse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; habrá medios que permitan mantener con seguridad las entradas en la posición abierta o en la posición cerrada;

iii) con la capota abatible armada y todas las entradas cerradas, entre aire suficiente en todo momento para todos los ocupantes;

iv) tenga los medios precisos para recoger agua de lluvia;

v) el exterior de las capotas integrales rígidas y de la capota abatible, y el interior de la parte del bote salvavidas que cubra la capota abatible, sean de un color muy visible. El interior de los refugios será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;

vi) permita navegar a remo.

3) Zozobra y readrizamiento

a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 (cien) kilogramos firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas estés en posición invertida.

b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y, su equipo, completos o parciales, y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.

4) Propulsión

a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.

b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición mientras se produce la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar con facilidad cuando el bote se haya adrizado y se haya achicado el agua que hubiera en él. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 (doscientos cincuenta) milímetros de aceite del motor durante la zozobra.

c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.

5) Construcción y defensas

a) No obstante lo dispuesto en la regla 17 l) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas parcialmente cerrado autoadrizable serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 (tres coma cinco) metros por segundo.

b) El bote estará provisto de medios de achique automático.

Regla 19

Botes salvavidas totalmente cerrados

1) Los botes salvavidas totalmente cerrados cumplirán con lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.

2) Envuelta

Todo bote salvavidas totalmente cerrado irá provisto de una envuelta rígida estanca que cierre el bote por completo. La envuelta será de un tipo tal que:

i) proteja del frío y del calor a los ocupantes;

ii) el acceso al bote salvavidas lo den escotillas que. puedan cerrarse para hacer el bote estanco;

iii) las escotillas estén situadas de modo que permitan efectuarías operaciones de puesta a flote y recuperación sin que los ocupantes salgan de la envuelta;

iv) las escotillas de acceso puedan abrirse y cerrarse tanto desde el interior como desde el exterior y estén provistos de medios que permitan mantenerlas abiertas con seguridad;

v) permita navegar a remo;

vi) pueda, cuando el bote esté en posición invertida con las escotillas cerradas y sin que haya una vía de agua considerable, mantener a flote toda la masa del bote, incluidos la totalidad del equipo, las máquinas y su asignación completa de personas;

vii) tenga ventanas o paneles translúcidos a ambos costados que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural con las escotillas cerradas como para que sea innecesario el alumbrado artificial;

viii) el exterior sea de un color muy visible y el interior de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;

ix) haya pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote salvavidas y faciliten el embarco y el desembarco;

x) las personas tengan acceso a todos los asientos desde una entrada sin pasar por encima de bancadas o de otros obstáculos;

xi) los ocupantes estén protegidos contra los efectos de las presiones subatmosféricas peligrosas que pueda crear el motor del bote salvavidas.

3) Zozobra y readrizamiento

a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 (cien) kilogramos firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.

b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y hallándose herméticamente cerradas todas las entradas y aberturas y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.

c) El bote salvavidas podrá sostener su asignación completa de personas y su equipo cuando esté averiado tal como se describe en la regla 17 l) a), y su estabilidad será tal que, en caso de zozobrar, adquiera automáticamente una posición que dé a sus ocupantes la posibilidad de evacuarlo por una vía situada por encima del agua.

d) Todos los tubos de escape del motor, los conductos de aire y otras aberturas estarán proyectados de modo que no pueda penetrar agua en el motor cuando el bote salvavidas zozobre y se autoadrice.

4) Propulsión

a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.

b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición durante la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar fácilmente

cuando el bote se haya adrizado. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 (doscientos cincuenta) mililitros de aceite del motor durante la zozobra.

c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.

5) Construcción y defensas

No obstante lo dispuesto en la regla 17 l) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas totalmente cerrado serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 (tres coma cinco) metros por segundo.

6) Botes salvavidas de caída libre

La construcción de todo bote salvavidas dispuesto para ser puesto a flote por caída libre será tal que dé protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por la puesta a flote, cargado con su asignación completa de personas y su equipo, al menos desde la altura máxima a que, de acuerdo con lo proyectado, haya de ir estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10 (diez) grados, y hallándose el buque escorado no menos de 20 (veinte) grados a una u otra banda.

Regla 20

Prescripciones generales aplicables a las balsas salvavidas

1) Construcción de las balsas salvavidas

a) Toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que pueda resistir 30 (treinta) días a flote expuesta a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar.

b) La balsa salvavidas estará construida de tal manera que si se lanza al agua desde una altura de 18 (dieciocho) metros, tanto la balsa como su equipo sigan funcionando correctamente. Si la balsa ha de ir estibada a una altura de más de 18 (dieciocho) metros por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, será de un tipo que haya sido sometido con resultados satisfactorios a una prueba de caída desde una altura por lo menos igual a la de estiba.

c) La balsa salvavidas habrá de poder resistir, hallándose a flote, saltos repetidos sobre ella desde una altura mínima de 4,5 (cuatro coma cinco) metros por encima de su piso tanto con su capota abatible armada como sin armar.

d) La balsa salvavidas y sus accesorios estarán construidos de manera que sea posible remolcar la balsa a una velocidad de hasta 3 (tres) nudos en aguas tranquilas, cargada con su asignación completa de personas y su equipo, y con una de sus anclas flotantes largada.

e) La balsa salvavidas irá provista de una capota abatible que proteja a los ocupantes de la exposición a la intemperie y que quede automáticamente levantada cuando la balsa sea puesta a flote. Dicha capota cumplirá las condiciones siguientes:

i) dará aislamiento contra el calor y el frío, ya mediante dos capas de material separadas por un espacio de aire, ya por otros medios igualmente eficaces; se proveerán los medios necesarios para impedir la acumulación de agua en el espacio de aire;

ii) el interior será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;

iii) cada entrada estará claramente indicada e irá provista de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior de la balsa, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; en las balsas salvavidas que puedan dar cabida a más de ocho personas habrá por lo menos dos entradas diametralmente opuestas;

iv) dejará penetrar en todo momento aire suficiente para los ocupantes, incluso con las entradas cerradas;

v) irá provista por lo menos de una mirilla;

vi) llevará los medios precisos para recoger agua de lluvia;

vii) tendrá la altura suficiente para que los ocupantes puedan sentarse en todas las partes cubiertas por ella.

2) Capacidad mínima de transporte y masa de las balsas salvavidas

a) No se aprobará ninguna balsa salvavidas cuya capacidad de transporte, calculada de conformidad con lo prescrito en las reglas 21 3) ó 22 3), sea de menos de seis personas.

b) A menos que la balsa salvavidas haya de ponerse a flote con un dispositivo aprobado que cumpla con lo prescrito en la regla 32 y no se exija que sea portátil, la masa total de la balsa con su envoltura y su equipo no excederá de 185 (ciento ochenta y cinco) kilogramos.

3) Accesorios de balsa salvavidas

a) La balsa llevará guirnaldas salvavidas bien afirmadas alrededor de su exterior y de su interior.

b) La balsa salvavidas irá provista de una boza resistente de longitud igual por lo menos al doble de la distancia que haya entre la posición de estiba y la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o 15 (quince) metros, si esta segunda magnitud es mayor.

Balsas salvavidas de pescante

a) Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote:

i) habrá de poder resistir, llevando su asignación completa de personas y su equipo, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 (tres coma cinco) metros por segundo, y una caída al mar desde una altura mínima de 3 (tres) metros sin sufrir daños que afecten a su funcionamiento;

ii) irá provista de medios que permitan arrimarla a la cubierta de embarco y mantenerla firmemente en esa posición mientras se realiza el embarco.

b) Toda balsa salvavidas de pescante estará dispuesta de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en ella en no más de 3 (tres) minutos a partir del momento en que se dé la orden de embarco.

5) Equipo

a) El equipo normal de toda balsa salvavidas será el siguiente:

i) un pequeño aro flotante sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 (treinta) metros de longitud;

ii) un cuchillo de hoja fija y mango flotante, sujeto por una piola y estibado en un bolsillo del exterior de la capota abatible, cerca del punto en que la boza esté sujeta a la balsa; además, toda balsa autorizada a llevar 13 (trece) personas o más irá provista de un segundo cuchillo, que no necesitará ser de hoja fija;

iii) si se trata de una balsa autorizada a llevar 12 (doce) personas como máximo, un achicador flotante; si se trata de una balsa autorizada a llevar 13 (trece) personas o más, dos achicadores flotantes;

iv) dos esponjas;

v) dos anclas flotantes provistas de estacha a prueba de socolladas y de cabo guía, una de ellas de respeto y la otra permanentemente sujeta a la balsa de un modo tal que haga que, cuando ésta se infle o esté flotando, quede orientada con respecto al viento de la manera más estable posible; la resistencia de ambas anclas flotantes y de sus estachas y cabos guía habrá de ser suficiente sea cual fuere el estado de la mar; estas anclas llevarán grilletes en ambos extremos del cabo y serán de un tipo no susceptible de quedar vuelto del revés entre sus vientos;

vi) dos zaguales flotantes;

vii) tres abrelatas; las navajas de muelle provistas de hoja abrelatas especial satisfacen esta prescripción;

viii) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;

ix) un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas;

x) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29;

xi) seis bengalas de mano que cumplan con lo prescrito en la regla 30;

xii) dos señales fumígenas flotantes que cumplan con lo prescrito en la regla 31;

xiii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto, y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;

xiv) un reflector de radar eficaz a menos que en la balsa salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;

xv) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;

xvi) un ejemplar de las señales de salvamento a que se hace referencia en la regla V/16 del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;

xvii) un juego de aparejos de pesca;

xviii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10000 (diez mil) kilojulios por cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar; estas raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;

xix) recipientes estancos con 1,5 (uno coma cinco) litros de agua dulce por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; de esa cantidad, 0,5 (cero coma cinco) litros por persona podrán sustituirse por un aparato desalinizador que pueda producir un volumen igual de agua dulce en dos días;

xx) un vaso graduado inoxidable para beber;

xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar;

xxii) instrucciones acerca de como sobrevivir;

xxiii) instrucciones relativas a las medidas que procede tomar inmediatamente;

xxiv) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 (diez) por ciento del número de personas que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar, o para dos si este número es mayor.

b) El marcado que según lo prescrito en las reglas 21 7) c) v) y 22 7) vii) habrán de llevar las balsas salvavidas equipadas de conformidad con el apartado a) consistirá en la expresión Solas Paquete A escrita con letras mayúsculas del alfabeto romano.

c) Cuando proceda, el equipo se guardará en un receptáculo que, si no es parte integrante de la balsa salvavidas ni está permanentemente unido a ella, se estibará y se asegurará dentro de la balsa, y habrá de poder flotar en el agua por lo menos durante 30 (treinta) minutos sin que su contenido sufra daños.

6) Medios de zafa automática para las balsas salvavidas

a) Sistema de boza

El sistema de boza de la balsa salvavidas proporcionará un medio de unión entre el buque y la balsa y estará dispuesto de modo que impida que la balsa salvavidas, al soltarse y, en el caso de una balsa salvavidas inflable, al quedar inflada, sea arrastrada hacia el fondo por el buque que se hunde.

b) Enlace débil

Si se utiliza un enlace débil en los medios de zafa automática, este enlace:

i) no habrá de romperse por efecto de la fuerza necesaria para extraer la boza de la envoltura de la balsa salvavidas;

ii) será lo bastante resistente como para permitir, en los casos procedentes, el inflado de la balsa salvavidas;

iii) se romperá cuando esté sometido a un esfuerzo de 2,2 (dos coma dos) + 0,4 (más cero coma cuatro) kilonewtonios.

c) Unidades de destrinca hidrostática

Si se utiliza una unidad de destrinca hidrostática en los medios de zafa automática, esta unidad:

i) estará fabricada con materiales compatibles entre sí para evitar su funcionamiento defectuoso; no se aceptarán la galvanización ni otras formas de revestimiento metálico de los componentes de la unidad de destrinca hidrostática;

ii) soltará automáticamente la balsa salvavidas a una profundidad de no más de 4 (cuatro) metros;

iii) tendrá desagües que impidan la acumulación de agua en la cámara hidrostática cuando la unidad está en su posición normal;

iv) estará fabricada de modo que no se produzca la suelta cuando las olas pasen sobre la unidad;

v) irá marcada permanentemente en la parte exterior con su tipo y número de serie;

vi) llevará un documento o una placa de identificación que indique la fecha de fabricación, el tipo y el número de serie;

vii) será tal que cada una de las partes conectadas al sistema de boza tenga una resistencia al menos igual a la exigida para la boza;

viii) si es desechable, llevará instrucciones para determinar la fecha de expiración y medios para marcar esta fecha en la unidad.

Regla 21

Balsas salvavidas inflables

1) Las balsas salvavidas inflables cumplirán con lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.

2) Construcción de las balsas salvavidas inflables

a) La cámara de flotabilidad principal estará dividida en no menos de dos compartimientos separados, cada uno de los cuales irá provisto, para su inflado, de una válvula de inflación, de retención. Las cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de mo-

do que si uno cualquiera de los compartimientos sufre una avería o no se infla, los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia de la balsa salvavidas, el número de personas que esté autorizada a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 (setenta y cinco) kilogramos y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.

b) El piso de la balsa salvavidas será impermeable y podrá quedar suficientemente aislado contra el frío:

i) mediante uno o más compartimientos que los ocupantes puedan inflar, o que se inflen automáticamente y los ocupantes puedan desinflar e inflar de nuevo; o

ii) por otros medios igualmente eficaces que no hagan necesario el inflado.

c) La balsa se inflará con un gas atóxico. El inflado deberá poder quedar terminado en no más de 1 (un) minuto a una temperatura ambiente de entre 18 (dieciocho) grados celsius y 20 (veinte) grados celsius, y en no más de 3 (tres) minutos a una temperatura ambiente de 30 (menos treinta) grados celsius. Una vez inflada, la balsa salvavidas, con su asignación completa de personas y su equipo, habrá de conservar su forma.

d) Cada compartimiento inflable podrá resistir una presión igual por lo menos a tres veces la presión de servicio y, bien por medio de válvulas de alivio, bien limitando el suministro de gas, se impedirá que pueda alcanzar una presión superior al doble de la presión de servicio. Se proveerán medios que permitan instalar la bomba o el fuelle que para completar el inflado prescribe el párrafo 10 a) ii) a fin de mantener la presión de servicio.

3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas inflables

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 (cero coma cero noventa y seis) el volumen, medido en metros cúbicos, de las cámaras de flotabilidad principales (que para este fin no incluirán los arcos ni las bancadas, si las hay) cuando estén infladas; o

ii) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,372 (cero coma trescientos setenta y dos) el área de la sección horizontal interior de la balsa (que para este fin puede incluir la bancada o las bancadas, si las hay) medida en metros cuadrados hasta el borde de las cámaras de flotabilidad que ocupe la posición más interior; o

iii) el número de personas que, con una masa media de 75 (setenta y cinco) kilogramos, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.

4) Acceso a las balsas salvavidas inflables

a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso semirrígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua, dispuesta de modo que, si la rampa sufre daños, la balsa no se desinfle en medida considerable. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los cabos de acercamiento y a los medios de embarco.

b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 (cero coma cuatro) metros por debajo de la flotación mínima de la balsa.

c) Dentro de la balsa habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.

5) Estabilidad de las balsas salvavidas inflables

a) Toda balsa salvavidas inflable estará construida de tal manera que, completamente inflada y flotando con la capota abatible levantada, mantenga su estabilidad en mar encrespada.

b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, cuando esté en posición invertida, una persona pueda voltearla tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.

c) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 (tres) nudos en aguas tranquilas.

6) Accesorios de las balsas salvavidas inflables

a) La resistencia a la rotura del sistema formado por la boza y los medios que la sujetan a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 (diez coma cero) kilonewtonios en el caso de una balsa autorizada a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 (siete coma cinco) kilonewtonios

en el de cualquier otra balsa salvavidas. Para inflar la balsa salvavidas deberá bastar con una persona.

b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 (dos) millas durante un período de al menos 12 (doce) horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minuto durante las dos primeras horas del período de funcionamiento de 12 (doce) horas. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.

c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 (doce) horas. Se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

Envolturas de las balsas salvavidas inflables

a) La balsa salvavidas irá en una envoltura que:

i) por su fabricación pueda resistir las condiciones de intenso desgaste que impone el mar;

ii) tenga flotabilidad propia suficiente, cuando envuelva la balsa y el equipo de ésta, para extraer la boza de su interior y accionar el mecanismo de inflado en caso de que el buque se hunda;

iii) en la medida de lo posible sea estanca, si bien en el fondo llevará orificios de desagüe.

b) La balsa salvavidas irá embalada en su envoltura de modo que, dentro de lo posible y una vez en el agua, se infle flotando adrizada al separarse de la envoltura.

c) En la envoltura se marcarán:

i) el nombre del fabricante o la marca comercial;

ii) el número de serie;

iii) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación y el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;

iv) SBP (seguridad de buques pesqueros)

v) el tipo de paquete de emergencia que contenga;

vi) la fecha de la última revisión a que fue sometida;

vii) la longitud de la boza;

viii) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (dependerá de la altura empleada en la prueba de caída y de la longitud de la boza);

ix) instrucciones para la puesta a flote.

Marcas de las balsas salvavidas inflables

En la balsa salvavidas se marcarán:

i) el nombre del fabricante o la marca comercial;

ii) el número de serie;

iii) la fecha de fabricación (mes y año);

iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;

v) el nombre y la dirección de la estación de servicio en que se efectuó la última revisión;

vi) encima de cada entrada, en caracteres de un color que haga contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 (cien) milímetros, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar.

Balsas salvavidas inflables de pescante

a) Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a:

i) 4 (cuatro) veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo, a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de 20 (veinte) + 3 (mas tres) grados celsius, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione; y

ii) 1,1 (uno coma uno) veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizado de la balsa de 30 (menos treinta) grados celsius con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.

b) Las envolturas rígidas de las balsas salvavidas que hayan de ponerse a flote con un dispositivo provisto para este fin irán sujetas de modo que ni la envoltura ni partes de ésta puedan caer al mar mientras se infla y se pone a flote la balsa que iba en la envoltura o después de realizar estas, operaciones.

Equipo complementario de las balsas salvavidas inflables

a) Además de llevar el equipo prescrito en la regla 20 5), toda balsa salvavidas inflable irá provista de:

i) un equipo con los artículos necesarios para reparar pinchazos en los compartimientos de flotabilidad;

ii) una bomba o un fuelle para completar el inflado.

b) Los cuchillos prescritos en la regla 20 5) a) ii) serán navajas de muelle.

Regla 22

Balsas salvavidas rígidas

1) Las balsas salvavidas rígidas cumplirán con lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.

2) Construcción de las balsas salvavidas rígidas

a) Dará su flotabilidad a la balsa salvavidas un material aprobado que tenga flotabilidad propia, emplazado tan cerca como sea posible de la periferia de la balsa. Dicho material será pirorretardante o estará protegido por un revestimiento pirorretardante.

b) El piso de la balsa salvavidas impedirá que penetre el agua y mantendrá eficazmente separados del agua a sus ocupantes, además de aislarlos del frío.

Capacidad de transporte de las balsas salvavidas rígidas.

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 (cero coma cero noventa y seis) el volumen, medido en metros cúbicos, del material de flotabilidad multiplicado por un factor de 1 (uno) menos la gravedad específica de ese material; o

ii) el mayor número entero que resulta de dividir por 0,372 (cero coma trescientos setenta y dos) el área de la sección horizontal, medida en metros cuadrados, del piso de la balsa; o

iii) el número de personas que, con una masa media de 75 (setenta y cinco) kilogramos, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.

4) Acceso a las balsas salvavidas rígidas

a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso rígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los medios de acercamiento y embarco.

b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 (cero coma cuatro) metros por debajo de la flotación mínima de la balsa.

c) Dentro de ésta habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.

5) Estabilidad de las balsas salvavidas rígidas

a) A menos que pueda prestar servicio con seguridad tanto adrizada como invertida, la balsa salvavidas tendrá una resistencia y una estabilidad que le permitan autovoltearse, o que una persona pueda voltearla fácilmente tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.

b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 (tres) nudos en aguas tranquilas.

6) Accesorios de las balsas salvavidas rígidas

a) La balsa salvavidas irá provista de una boza adecuada. La resistencia a la rotura del sistema formado por dicha boza y los medios que la sujeten a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 (diez coma cero= kilonewtonios en el caso de balsas autorizadas a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 (siete coma cinco) kilonewtonios en el caso de cualquier otra balsa salvavidas.

b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 (dos) millas durante un período de al menos 12 (doce) horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 (doce) horas. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando la capota, abatible de la balsa salvavidas quede colocada en posición. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.

c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un período de al

menos 12 (doce) horas. Se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa quede colocada en posición y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

Marcas de las balsas salvavidas rígidas.

En la balsa salvavidas se marcarán:

i) el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca la balsa;

ii) el nombre del fabricante o la marca comercial;

iii) el número de serie;

iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;

v) encima de cada entrada, en caracteres de un color que contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 (cien) milímetros, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;

vi) SBP (seguridad de buques pesqueros)

vii) el tipo de paquete de emergencia que contenga;

viii) la longitud de la boza;

ix) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (altura determinada en la prueba de caída);

x) instrucciones para la puesta a flote.

8) Balsas salvavidas rígidas de pescante

Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas rígida destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a 4 (cuatro) veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo.

Regla 23

Botes de rescate

1) Prescripciones generales

a) Salvo disposición de la presente regla en otro sentido, todos los botes de rescate cumplirán con lo prescrito en las reglas 17 l) a 17 7) d) inclusive, 17 7 f), 17 7) g), 17 7) i), 17 7) l) y 17 9).

b) Los botes de rescate podrán ser rígidos o de los que han de estar inflados, o bien de un tipo en que se combinen esas dos modalidades, y:

i) tendrán una eslora mínima de 3,8 (tres coma ocho) metros y máxima de 8,5 (ocho coma cinco) metros, salvo cuando a causa del tamaño del buque o por otras razones se estime que no es razonable o posible llevar tales botes, en cuyo caso la Administración podrá aceptar botes de eslora menor aunque nunca inferior a 3,3 (tres coma tres) metros;

ii) podrán llevar por lo menos cinco personas sentadas y una persona tumbada o, si se trata de un bote de rescate de eslora inferior a 3,8 (tres coma ocho) metros, cualquier número inferior que determine la Administración.

c) La Administración determinará el número de personas que un bote esté autorizado a llevar.

d) Los botes de rescate que sean una combinación de partes rígidas y partes infladas cumplirán con las prescripciones pertinentes de la presente regla de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

e) A menos que el bote de rescate tenga arrufo suficiente, se le proveerá de una capota integral de proa que cubra al menos el 15 (quince) por ciento de su eslora.

f) Los botes de rescate podrán maniobrar a velocidades de hasta 6 (seis) nudos y mantener esa velocidad durante un período mínimo de 4 (cuatro) horas.

g) Los botes de rescate tendrán movilidad y maniobrabilidad suficientes en mar encrespada para permitir rescatar a personas que estén en el agua, concentrar balsas salvavidas y remolcar la mayor de las balsas salvavidas que lleve el buque cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto, a una velocidad de por lo menos 2 (dos) nudos.

h) El bote de rescate podrá ir provisto de un motor intraborda o fueraborda. Si se trata de un motor fueraborda, el timón y la caña del timón podrán formar parte del motor. No obstante lo prescrito en la regla 17 6) a), los botes de rescate podrán ir provistos de motor fueraborda de gasolina con un sistema aprobado de combustible, a condición de que los depósitos de gasolina estén especialmente protegidos contra incendios y explosiones.

i) Los botes de rescate irán provistos de medios de remolque fijados de modo permanente y cuya resistencia sea suficiente para reunir o remolcar balsas salvavidas tal como se prescribe en el párrafo 1 g).

j) Los botes de rescate irán, provistos de medios estancos de estiba para los artículos pequeños del equipo.

2) Equipo de los botes de rescate

a) Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de puesta a flote o de recuperación. Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta.

b) El equipo normal de todo bote de rescate será el siguiente:

i) remos flotantes o zaguales en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;

ii) un achicador flotante;

iii) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro, que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación;

iv) un ancla flotante con cabo guía y estacha de resistencia adecuada cuya longitud sea de 10 (diez) metros por lo menos;

v) una boza de longitud y resistencia adecuada unida al dispositivo de suelta que cumpla con lo prescrito en la regla 17 7) g), emplazada en el extremo de proa del bote;

vi) un cabo flotante de por lo menos 50 (cincuenta) metros de longitud, de resistencia suficiente para remolcar una balsa salvavidas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1 g);

vii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;

viii) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;

ix) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;

x) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 (treinta) metros;

xi) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 (dieciocho) metros de ancho a una distancia de 180 (ciento ochenta) metros durante un período total de 6 (seis) horas y funcionar como mínimo durante 3 (tres) horas seguidas;

xii) un reflector de radar eficaz;

xiii) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 (diez) por ciento del número de personas que el bote de rescate esté autorizado a llevar, o para dos si este número es mayor.

c) Además del equipo prescrito en el párrafo 2.b), el equipo normal de todo bote de rescate rígido comprenderá:

i) un bichero;

ii) un balde;

iii) un cuchillo o una hachuela.

d) Además del equipo prescrito en el párrafo 2.b), el equipo normal de todo bote de rescate inflado comprenderá:

i) una navaja de muelle, flotante;

ii) dos esponjas;

iii) un fuelle o una bomba eficaces de accionamiento manual;

iv) un receptáculo adecuado con lo necesario para reparar pinchazos;

v) un bichero de seguridad.

3) Prescripciones complementarias aplicables a los botes de rescate inflados

a) Lo prescrito en las reglas 17 l) c) y 17 l) e) no es aplicable a los botes de rescate inflados.

b) Todo bote de rescate inflado estará construido de modo que, suspendido de su eslinga o su gancho de izada tenga:

i) la resistencia y la rigidez necesarias para que se le pueda arriar y recuperar con su asignación completa de personas y su equipo;

ii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 4 (cuatro) veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de 20 (veinte) + 3 (tres) grados cel-

sius, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione;

iii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 1,1 (uno coma uno) veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de 30 (menos treinta) grados celsius, con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.

c) Los botes de rescate inflados estarán fabricados de modo que puedan resistir la exposición a la intemperie:

i) estibados en una cubierta expuesta de un buque que se halle en la mar;

ii) durante 30 (treinta) días a flote, sea cual fuere el estado de la mar.

d) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 17 9), en los botes de rescate inflados se marcará un número de serie, el nombre del fabricante o la marca comercial y la fecha de fabricación.

e) Darán flotabilidad al bote de rescate inflado, bien una sola cámara dividida en por lo menos cinco compartimientos separados de un volumen aproximadamente igual, bien dos cámaras separadas, ninguna de las cuáles excederá del 60 (sesenta) por ciento del volumen total. Estas cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre daños los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia del bote de rescate, el número de personas que dicho bote esté autorizado a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 (setenta y cinco) kilogramos y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.

f) Una vez infladas, las cámaras de flotabilidad que forman el contorno del bote de rescate inflado deberán proveer un volumen mínimo de 0,17 (cero coma diecisiete) metros cúbicos por cada persona que el bote de rescate esté autorizado a llevar.

g) Cada compartimiento de flotabilidad estará provisto de una válvula de retención para el inflado manual, y de medios para desinflarlo. Asimismo habrá instalada una válvula de alivio, a menos que la Administración estime que es innecesaria.

h) Por debajo del fondo del bote de rescate inflado y en otros sitios vulnerables de la parte exterior de éste se colocarán bandas antiabrasivas que la Administración juzgue satisfactorias.

i) Si el bote de rescate inflado lleva espejo de popa, éste irá a una distancia del extremo popel que no exceda del 20 (veinte) por ciento de la eslora total.

j) Se proveerán parches de refuerzo adecuados para sujetar las bozas de proa y de popa y las guirnaldas salvavidas de los perímetros interior y exterior del bote de rescate.

k) El bote de rescate inflado habrá de mantenerse completamente inflado en todo momento.

Regla 24

Chalecos salvavidas

1) Prescripciones generales aplicables a los chalecos salvavidas

a) Los chalecos salvavidas dejarán de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envueltos en llamas durante 2 (dos) segundos.

b) Los chalecos salvavidas estarán fabricados de modo que:

i) después de la oportuna demostración, una persona pueda ponérselo correctamente, sin ayuda, en no más de l (uno) minuto;

ii) puedan llevarse vueltos del revés o, según muestre claramente su aspecto, sólo del derecho, y de tal modo que, dentro de lo posible, no haya riesgo de que los usuarios se los pongan incorrectamente;

iii) sean cómodos de llevar;

iv) permitan al usuario lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 (cuatro coma cinco) metros sin lesionarse y sin que el chaleco salvavidas quede descolocado o sufra daños.

c) Los chalecos salvavidas tendrán flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:

i) mantener a 120 (ciento veinte) milímetros por lo menos por encima del agua la boca de una persona exhausta o desvanecida, con el cuerpo inclinado hacia atrás a un ángulo mínimo de 20 (veinte) grados y máximo de 50 (cincuenta) grados con respecto a la posición vertical;

ii) dar la vuelta en el agua al cuerpo de una persona desvanecida, desde cualquier posición hasta que, en no más de 5 (cinco)segundos, la boca quede fuera del agua.

d) Los chalecos salvavidas tendrán una flotabilidad que no quede reducida en más de un 5 (cinco) por

ciento después de 24 (veinticuatro) horas de inmersión en agua dulce.

e) Los chalecos salvavidas permitirán a las personas que los lleven nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.

f) Todo chaleco salvavidas llevará un pito firmemente sujeto por medio de un cordón.

2) Chalecos salvavidas inflables. Todo chaleco salvavidas que para flotar haya de inflarse tendrá por lo menos dos compartimientos separados, cumplirá con lo prescrito en el párrafo l) y:

i) se inflará automáticamente al sumergirse, irá provisto de un dispositivo que permita inflarlo con un solo movimiento de la mano y podrá también inflarse soplando;

ii) en caso de pérdida de la flotabilidad en uno cualquiera de los compartimientos, seguirá cumpliendo con lo prescrito en el párrafo l) b), c) y e);

iii) cumplirá con lo prescrito en el párrafo l) d) después de haber sido inflado por medio del mecanismo automático.

Luces de chalecos salvavidas

a) Todo chaleco salvavidas llevará una luz que:

i) tendrá una intensidad lumínica de por lo menos 0,75 (cero coma setenta y cinco) candelas;

ii) tendrá una fuente de energía que pueda dar una intensidad lumínica de 0,75 (cero coma setenta y cinco) candelas durante por lo menos 8 (ocho) horas;iii) será visible en un segmento tan amplio como resulte posible del hemisferio superior, cuando vaya unida al chaleco salvavidas.

b) Si la luz mencionada en el párrafo 3) a) es de destellos, además:

i) irá provista de un conmutador manual;

ii) no llevará lente o reflector cóncavo que concentre el haz;

iii) su ritmo no será inferior a 50 (cincuenta) destellos por minuto, con una intensidad lumínica eficaz de 0,75 (cero coma setenta y cinco) candelas como mínimo.

Regla 25

Trajes de inmersión

1) Prescripciones generales aplicables a los trajes de inmersión

a) El traje de inmersión estará confeccionado con materiales impermeables, de modo que:

i) pueda desempaquetarse y quedar puesto, sin ayuda, en no más de 2 (dos) minutos, habida cuenta de la indumentaria que además haya que llevar, más un chaleco salvavidas si el traje de inmersión ha de llevarse con éste;

ii) deje de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 (dos) segundos;

iii) cubra todo el cuerpo, pero no la cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que el traje lleve guantes unidos permanentemente;

iv) lleve los medios necesarios para reducir al mínimo o disminuir la entrada de aire en las perneras;

v) tras haber saltado al agua el usuario desde una altura no inferior a 4,5 (cuatro coma cinco) metros, no se produzca una penetración excesiva de agua en el traje.

b) Un traje de inmersión que cumpla también con lo prescrito en la regla 24 se podrá clasificar como chaleco salvavidas.

c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve y que además lleve un chaleco salvavidas, si el traje ha de llevarse con tal chaleco:

i) subir y bajar por una escala vertical de al menos 5 (cinco) metros de altura;

ii) desempeñar cometidos normales durante el abandono del buque;

iii) lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 (cuatro coma cinco) metros sin que el traje sufra daños o quede descolocado y sin que el usuario se lesione;

iv) nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.

d) Un traje de inmersión que tenga flotabilidad suplementaria y haya sido proyectado para ser utilizado sin chaleco salvavidas irá provisto de un luz que cumpla con lo prescrito en la regla 24 3) y del pito prescrito en la regla 24 1) f).

e) Si es necesario llevar chaleco salvavidas además del traje de inmersión, el chaleco se llevará encima del traje de inmersión. Una persona que lleve un traje de inmersión habrá de poder ponerse sin ayuda un chaleco salvavidas.

2) Prescripciones relativas a las cualidades térmicas de los trajes de inmersión

a) Un traje de inmersión hecho de un material que no sea intrínsecamente aislante:

i) llevará marcadas instrucciones que indiquen que debe llevarse en combinación con prendas de abrigo;

ii) estará confeccionado de modo que, si una persona lo lleva puesto en combinación con prendas de abrigo y además con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse con tal chaleco, el traje continúe dando protección térmica suficiente para que, utilizado durante 1 (una) hora en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura sea de 5 (cinco)grados celsius, tras haber saltado al agua el usuario desde una altura de 4,5 (cuatro coma cinco) metros, la temperatura corporal de éste no descienda más de 2 (dos) grados celsius.

b) Un traje de inmersión hecho de un material que sea intrínsecamente aislante y que se lleve puesto con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse en combinación con tal chaleco, dará al usuario, después de que éste haya saltado al agua desde una altura de 4,5 (cuatro coma cinco) metros, protección térmica suficiente para que su temperatura no descienda más de 2 (dos) grados celsius tras un periodo de inmersión de 6 (seis) horas en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura oscile entre 0 (cero) grados celsius y 2 (cero)grados celsius.

c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve puesto con las manos cubiertas tomar un lapicero y escribir después de haber estado 1 hora en el agua hallándose ésta a 5 (cinco) grados celsius.

3) Prescripciones relativas a la flotabilidad

Una persona que se encuentre en agua dulce llevando, bien un traje de inmersión que cumpla lo prescrito en la regla 24, bien un traje de inmersión con chaleco salvavidas, podrá, hallándose boca abajo, darse la vuelta y quedar boca arriba en no más de 5 (cinco) segundos.

Regla 26

Ayudas térmicas

1) Toda ayuda térmica se fabricará con material impermeable cuya termoconductividad no exceda de 0,25 (cero coma veinticinco) vatios/metros kelvin y estará confeccionada de modo que, cuando se haga uso de ella para envolver a una persona, reduzca la pérdida de calor que, por convección y por evaporación, pueda sufrir el cuerpo de aquélla.

2) La ayuda térmica:

i) cubrirá todo el cuerpo de una persona que lleve un chaleco salvavidas, pero no su cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que la ayuda térmica lleve guantes unidos permanentemente;

ii) podrá desempaquetarse y el usuario podrá ponérsela fácilmente sin ayuda en una embarcación de supervivencia o en un bote de rescate;

iii) permitirá al usuario quitársela en el agua en no más de 2 (dos) minutos si le estorba para nadar.

3) La ayuda térmica podrá utilizarse, dando la protección adecuada, a temperaturas del aire comprendidas entre 30(treinta) grados celsius y +20 (veinte) grados celsius.

Regla 27

Aros salvavidas

1) Especificaciones de los aros salvavidas

Todo aro salvavidas:

i) tendrá un diámetro exterior no superior a 800 (ocho cientos) milímetros y un diámetro interior no inferior: a 400 (cuatrocientos) milímetros;

ii) estará fabricado de material que tenga flotabilidad propia; no necesitará para flotar anea, virutas de corcho, corcho granulado o cualquier otro material granulado suelto, ni ningún compartimiento neumático que haya de inflarse;

iii) podrá sostener en agua dulce durante 24 (veinticuatro) horas pesas de hierro con un peso mínimo de 14,5 (catorce coma cinco) kilogramos;

iv) tendrá una masa mínima de 2,5 (dos coma cinco) kilogramos;

v) dejará de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 (dos) segundos;

vi) estará fabricado de modo que resista una caída al agua desde la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o desde una altura de 30 (treinta) metros si este valor es mayor, sin que disminuyan sus posibilidades de uso ni las de sus accesorios;

vii) si está destinado a accionar el sistema automático de suelta rápida provisto para las señales fumígenas de funcionamiento automático y las luces de encendido automático, tendrá una masa suficiente para accionar el sistema de suelta rápida o una masa de 4 (cuatro) kilogramos, si este valor es mayor;

viii) irá provisto de una guirnalda salvavidas que tenga un diámetro de 9,5 (nueve coma cinco) milímetros por lo menos y una longitud que por lo menos sea igual a 4 (cuatro) veces el diámetro exterior del aro. La guirnalda salvavidas irá sujeta en cuatro puntos equidistantes, en la circunferencia del aro, de modo que forme cuatro senos iguales.

2) Luces de encendido automático de aros salvavidas

Las luces de encendido automático prescritas en la regla 10 2):

i) serán tales que el agua no las pueda apagar;

ii) podrán permanecer encendidas de modo continuo con una intensidad lumínica de por lo menos 2 (dos) candelas en todas las direcciones del hemisferio superior o emitir destellos (destellos de descarga) a un ritmo no inferior a 50 (cincuenta) por minuto, al menos con la correspondiente intensidad lumínica eficaz;

iii) irán provistos de una fuente de energía que pueda cumplir con lo prescrito en el apartado ii) durante un período de 2 (dos) horas por lo menos;

iv) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo l) vi).

3) Señales fumígenas de funcionamiento automático de aros salvavidas

Las señales fumígenas de funcionamiento automático prescritas en la regla 10 3):

i) emitirán humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 15 (quince) minutos cuando floten en aguas tranquilas;

ii) no se inflamarán con explosión ni darán ninguna llama durante el período completo en que emitan humo;

iii) no se anegarán en mar encrespada;

iv) seguirán emitiendo humo durante al menos 10 (diez) segundos cuando estén completamente sumergidas en el agua;

v) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo l) vi).

4) Rabizas flotantes

Las rabizas flotantes prescritas en la regla 10 4):

i) no formarán cocas;

ii) tendrán un diámetro de 8 (ocho) milímetros por lo menos;

iii) tendrán una resistencia a la rotura de 5 (cinco) kilonewtonios por lo menos.

Regla 28

Aparatos lanzacabos

1) Todo aparato lanzacabos:

i) podrá lanzar un cabo con precisión aceptable;

ii) comprenderá por lo menos cuatro cohetes, cada uno de los cuales podrá lanzar el cabo a por lo menos 230 (doscientos treinta) metros con buen tiempo;

iii) comprenderá por lo menos cuatro cabos, cada uno de los cuáles tendrá una resistencia a la rotura de por lo menos 2 (dos) kilonewtonios;

iv) llevará impresas breves instrucciones o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo del aparato lanzacabos.

2) El cohete que se dispare con pistola, o el cohete y su cabo solidario, si ambos constituyen un conjunto, irán dentro de un estuche hidrorresistente. Además, en el caso de un cohete que se dispare con pistola, el cabo y los cohetes, junto con los medios de ignición, irán en un receptáculo que los proteja de la intemperie.

Regla 29

Cohetes lanzabengalas con paracaídas

1) El cohete lanzabengalas con paracaídas:

i) irá en un estuche hidrorresistente;

ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;

iii) tendrá medios integrales de ignición;

iv) estará proyectado de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche cuando se haga uso del cohete siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

2) Disparado verticalmente, el cohete alcanzará una altura mínima de 300 (trescientos) metros. Cuando alcance el punto más alto de su trayectoria o esté cerca de ese punto, lanzará una bengala con paracaídas que:

i) arderá con un color rojo brillante;

ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 30000 (treinta mil) candelas;

iii) tendrá un período de combustión de al menos 40 (cuarenta) segundos;

iv) tendrá una velocidad de descenso no superior a 5 (cinco) metros por segundo;

v) no dañará el paracaídas ni los enganches de éste mientras esté ardiendo.

Regla 30

Bengalas de mano

La bengala de mano:

i) irá en un estuche hidrorresistente;

ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;

iii) tendrá medios autónomos de ignición;

iv) estará proyectada de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche ni ponga en peligro la embarcación de supervivencia con residuos ardientes o incandescentes cuando se haga uso de la bengala siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

2) La bengala de mano:

i) arderá con un color rojo brillante;

ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 15000 (quince mil) candelas;

iii) tendrá un período de combustión de al menos 1 (un) minuto;

iv) seguirá ardiendo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 (cien) milímetros durante 10 (diez) segundos.

Regla 31

Señales fumígenas flotantes

La señal fumígena flotante:

i) irá en un estuche hidrorresistente;

ii) no se inflamará de manera explosiva si se utiliza siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante;

iii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo.

2) La señal fumígena flotante:

i) emitirá humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 3 (tres) minutos cuando flote en aguas tranquilas;

ii) no dará ninguna llama durante el período completo en que emita humo;

iii) no se anegará en mar encrespada;

iv) seguirá emitiendo humo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 (cien) milímetros durante 10 (diez) segundos.

Regla 32

Dispositivos de Puesta a flote y de embarco

1) Prescripciones generales

a) Todo dispositivo de puesta a flote, con sus aparejos de arriado, recuperación, estará dispuesto de tal modo que la embarcación de supervivencia o el bote de rescate plenamente equipados que el dispositivo deba maniobrar puedan arriarse con seguridad en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10 (diez) grados y una escora de hasta 20 (veinte) grados a una u otra banda:

i) con su asignación completa de personas;

ii) sin ocupantes en la embarcación de supervivencia o en el bote de rescate.

b) El dispositivo de puesta a flote no dependerá de ningún medio que no sea la gravedad o la potencia mecánica acumulada e independiente de las fuentes de energía del buque para poner a flote la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al que preste servicio, hallándose la embarcación o el bote citados tanto completamente cargados y equipados como en rosca.

c) El mecanismo de puesta a flote estará dispuesto de modo que una persona pueda accionarlo desde un puesto situado en la cubierta del buque, y desde un puesto situado dentro de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate; la embarcación de supervivencia habrá de ser visible para la persona que haga funcionar el mecanismo de puesta a flote desde la cubierta.

d) Todo dispositivo de puesta a flote estará construido de modo que su mantenimiento normal se reduzca al mínimo. Todas las piezas que deba mantener de modo regular la tripulación del buque habrán de ser de acceso y mantenimiento fáciles.

e) Los frenos del chigre del dispositivo de puesta a flote tendrán la resistencia suficiente para superar:

i) una prueba estática con una carga igual a por lo menos 1,5 (uno coma cinco) veces la carga máxima de trabajo; y

ii) una prueba dinámica con una carga igual a por lo menos 1,1 (uno coma uno) veces la carga máxima de trabajo a la velocidad máxima de arriado.

f) El dispositivo de puesta a flote y sus accesorios, aparte de los frenos del chigre, tendrán la resistencia suficiente para soportar una carga estática de prueba igual a por lo menos 2,2 (dos coma dos) veces la carga máxima de trabajo.

g) Los elementos estructurales y los motones, tiras, cáncamos, eslabones, piezas de unión y todos los demás accesorios utilizados en relación con el equipo de puesta a flote estarán proyectados por lo menos con un factor de seguridad mínimo basado en la carga máxima de trabajo asignada y en la resistencia a la rotura del material utilizado en la construcción. Se aplicará un factor de seguridad mínimo de 4,5 (cuatro coma cinco) a todos los elementos estructurales de los pescantes y de los chigres, y un factor de seguridad mínimo de 6 (seis)a las tiras, cadenas de suspensión, eslabones y motones.

h) Dentro de lo posible, todo dispositivo de puesta a flote conservará su eficacia en condiciones de engelamiento.

i) Todo dispositivo de puesta a flote de bote salvavidas habrá de poder recuperar el bote con su tripulación.

j) Las características del dispositivo de puesta a flote serán tales que permitan realizar con seguridad el embarco en la embarcación de supervivencia de conformidad con lo prescrito en las reglas 20 4) b) y 17 3) a).

2) Dispositivos de puesta a flote con tiras y un chigre

a) Las tiras serán de cable antigiratorio de acero resistente a la corrosión.

b) En el caso de un chigre de tambores múltiples,:a menos que haya instalado un dispositivo compensador eficaz, las tiras irán dispuestas de manera que al arriar se desenrollen de los tambores a la misma velocidad y que al izar se arrollen a los mismos uniformemente y a la misma velocidad.

c) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate irá provisto de un motor para chigre mecanoaccionado, de una capacidad tal que el bote de rescate pueda ser izado desde el agua con su asignación completa de personas y su equipo.

d) Se proveerá un mecanismo eficaz de accionamiento manual para la recuperación de cada embarcación de supervivencia y de cada bote de rescate. Las manivelas o los volantes de accionamiento manual no girarán impulsados por las piezas móviles del chigre cuando se esté arriando o izando a motor la embarcación de supervivencia o el bote de rescate.

e) Si la retracción de los brazos de los pescantes se efectúa a motor, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía antes de que los brazos de los pescantes alcancen sus topes, para evitar así esfuerzos excesivos en las tiras y los pescantes, a menos que el motor esté proyectado para impedir esos esfuerzos.

f) La velocidad a que se arríe la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al agua no será inferior a la que se obtenga aplicando la siguiente fórmula: S= 0,4 (cero coma cuatro) + 0,02 (cero coma cero dos) H donde: S= velocidad de arriado en metros por segundo, y H= distancia, en metros desde la cabeza del pescante hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo.

g) La Administración establecerá la velocidad máxima de arriado considerando las características de proyecto de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate, la protección dada a los ocupantes de los mismos contra fuerzas excesivas y la solidez de los medios de puesta a flote, teniendo en cuenta las fuerzas de inercia que se experimentan en una parada de emergencia. Se integrarán en el dispositivo medios que garanticen que no se exceda esta velocidad.

h) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate habrá de poder izar el bote de rescate cargado con su asignación completa de personas y su equipo, a una velocidad mínima de 0,3 (cero coma tres) metros por segundo.

i) Todo dispositivo de puesta a flote irá provisto de frenos que puedan detener el descenso de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate y sostenerlos sin riesgos llevando éstos su asignación completa de personas y su equipo; en los casos necesarios las zapatas de los frenos estarán protegidas contra el agua y los hidrocarburos.

j) Los frenos manuales estarán dispuestos de modo que se apliquen siempre a menos que el operario, o un mecanismo accionado por el operario, mantenga el mando de los frenos en la posición en que éstos no actúan.

3) Puesta a flote por zafa automática

Cuando una embarcación de supervivencia requiera un dispositivo de puesta a flote y además esté

proyectada para zafarse automáticamente, deberá soltarse de su lugar de estiba de manera automática.

4) Puesta a flote por caída libre Además de cumplir con las prescripciones aplicables del párrafo l), todo dispositivo de puesta a flote por caída libre que utilice un plano inclinado cumplirá con las siguientes:

i) estará dispuesto de modo que los ocupantes de la embarcación de supervivencia no experimenten fuerzas excesivas durante la puesta a flote;

ii) será una estructura rígida con ángulo de inclinación y longitud suficientes para que la embarcación de supervivencia quede efectivamente clara del buque;

iii) estará eficazmente protegido contra la corrosión y construido de modo que durante la puesta a flote de la embarcación de supervivencia no se produzcan chispas, por rozamiento o choque, que puedan originar incendios.

5) Puesta a flote y embarco por rampa de evacuación

Además de cumplir con las prescripciones aplicables del párrafo 1), todo dispositivo de puesta a flote por rampa de evacuación cumplirá con las siguientes:

i) bastará con una persona para armar la rampa de evacuación en el puesto de embarco;

ii) se podrá hacer uso de la rampa de evacuación con vientos fuertes y mar encrespada.

6) Dispositivos de puesta a flote de balsas salvavidas

Todo dispositivo de puesta a flote de balsas salvavidas cumplirá con las prescripciones de los párrafos l) y 2), salvo por lo que respecta a la utilización de la gravedad para echar fuera el dispositivo, el embarco en la posición de estiba y la recuperación de la balsa salvavidas cargada. El dispositivo de puesta a flote estará dispuesto de modo que impida el desenganche prematuro de la balsa durante el arriado y que, cuando ésta esté a flote, la suelte automáticamente.

7) Escalas de embarco

a) Se proveerán pasamanos para el paso sin riesgos desde la cubierta hasta el extremo superior de la escala y viceversa.

b) Los peldaños de la escala:

i) serán de madera dura, sin nudos ni irregularidades de otro tipo, bien lisa y que carezca de aristas vivas y astillas, o de un material adecuado de características equivalentes;

ii) tendrán una superficie antideslizante, conseguida mediante estrías longitudinales o aplicando un revestimiento antideslizante aprobado;

iii) tendrán como mínimo una longitud de 480 (cuatrocientos ochenta) milímetros, una anchura de 115 (ciento quince) milímetros y un espesor de 25 (veinticinco) milímetros, excluyendo las superficies o revestimientos antideslizantes utilizados;

iv) estarán colocados a intervalos iguales de 300 (trescientos) milímetros como mínimo y de 380 (trescientos ochenta) milímetros como máximo, y sujetos de modo que permanezcan horizontales.

c) Los cabos laterales de la escala consistirán en dos cordones de abacá sin forro, de una mena no inferior a 65 (sesenta y cinco) milímetros, en cada lado. Cada uno de los cabos será continuo, sin uniones, a partir del peldaño superior. Se podrán utilizar otros materiales a condición de que las dimensiones, resistencia a la rotura, características de intemperización y alargamiento, y posibilidades de asimiento que ofrezcan, sean por lo menos equivalentes a las del cabo de abacá. Todos los extremos de los cabos irán sujetos de modo que no se puedan descolchar.

Capitulo VII

Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos

Regla 1

Ámbito de aplicación

Las reglas del presente capítulo son aplicables a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros.

Regla 2

Sistema de alarma general de emergencia, cuadro de obligaciones e instrucciones de emergencia

1) El sistema de alarma general de emergencia podrá dar la señal de alarma general de emergencia, constituida por siete o más pitadas cortas, seguidas de una pitada larga, del pito o la sirena del buque, y además por la señal que dé un timbre o un claxon eléctricos u otro sistema de alarma equivalente, alimentados por la fuente principal de energía eléctrica del buque y la de emergencia que prescribe la regla IV/17.

2) Todos los buques dispondrán de instrucciones claras respecto de cada tripulante, que deberán seguirse en caso de emergencia.

3) El cuadro de obligaciones se exhibirá en diversas partes del buque y, en particular, en la cabina de gobierno, en la cámara de máquinas y en los alojamientos de la tripulación e incluirá la información señalada en los siguientes párrafos.

4) En el cuadro de obligaciones se especificarán pormenores relativos a la señal de alarma general de emergencia prescrita en el párrafo l), así como las medidas que la tripulación debe tomar cuando suene esa señal. En el cuadro de obligaciones se especificará asimismo el modo en que se dará la orden de abandonar el buque.

5) En el cuadro de obligaciones constarán los cometidos de los diversos tripulantes, incluidos:

a) el cierre de las puertas estancas, puertas contraincendios, válvulas, imbornales, portillos, lumbreras, portillos de luz y otras aberturas análogas del buque;

b) la colocación de equipo en las embarcaciones de supervivencia y demás dispositivos de salvamento;

c) la preparación y la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia;

d) la preparación general de los otros dispositivos de salvamento;

e) el empleo del equipo de comunicaciones; y

f) la composición de las cuadrillas de lucha contra incendios.

6) En buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros, la Administración podrá permitir una atenuación del rigor de lo prescrito en el párrafo 5) si estima que, dado el reducido número de tripulantes, no se necesita un cuadro de obligaciones.

7) En el cuadro de obligaciones se especificará cuáles son los oficiales designados para hacer que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se conserven en buen estado y estén listos para su utilización inmediata.

8) En el cuadro de obligaciones se especificarán los sustitutos de las personas claves susceptibles de quedar incapacitadas, teniendo en cuenta que distintas situaciones de emergencia pueden exigir actuaciones distintas.

9) El cuadro de obligaciones se preparará antes de que el buque se haga a la mar. Si, una vez preparado el cuadro de obligaciones, se produce algún cambio en la tripulación que obligue a modificarlo, el patrón lo revisará o preparará uno nuevo.

Regla 3

Formación y ejercicios para el abandono del buque

1) Llamadas y ejercicios periódicos

a) Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros la Administración podrá modificar esta prescripción, a condición de que como mínimo cada tres meses se realice un ejercicio de abandono del buque y uno de lucha contra incendios. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las 24 (veinticuatro) horas siguientes a la salida de un puerto si más del 25 (veinticinco) por ciento de los tripulantes no ha participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo del buque de que se trate durante el mes anterior. Para las clases de buques en que esto resulte imposible, la Administración podrá aceptar procedimientos que sean al menos equivalentes.

b) Cada ejercicio de abandono del buque comprenderá:

i) la convocación de la tripulación a los puestos de reunión por medio del sistema de alarma general y la comprobación de que quedan enterados de lo relativo a la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;

ii) la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;

iii) la comprobación de que la tripulación lleva indumentaria adecuada;

iv) la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;

v) el arriado al menos de un bote salvavidas tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;

vi) las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas;

vii) el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas.

c) Cada ejercicio de lucha contra incendios comprenderá:

i) la presentación en los puestos pertinentes y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones para caso de incendio;

ii) la puesta en marcha de una bomba contraincendios utilizando por lo menos los dos chorros de agua prescritos de modo que se vea que el sistema se encuentra en perfecto estado de funcionamiento;

iii) la comprobación del equipo de bombero y del resto del equipo individual de salvamento;

iv) la comprobación del equipo de comunicaciones pertinentes;

v) la comprobación del funcionamiento de las puertas estancas, las puertas contraincendios, válvulas de mariposa contraincendios y los medios de evacuación; y

vi) la comprobación de los procedimientos necesarios para el abandono del buque.

d) Dentro de lo posible se arriarán, de conformidad con lo prescrito en el apartado 1 b) v), botes salvavidas distintos en ejercicios sucesivos.

e) Los ejercicios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

f) Cada uno de los botes salvavidas, llevando a bordo la dotación que tenga asignada, se pondrá a flote y maniobrará en el agua por lo menos una vez cada 3 (tres) meses durante la realización de un ejercicio de abandono del buque.

g) En la medida de lo razonable y posible, los botes de rescate que no sean botes salvavidas también utilizados como botes de rescate se pondrán a flote todos los meses llevando a bordo la dotación que tengan asignada y se maniobrarán en el agua. En todo caso se dará cumplimiento a esta prescripción al menos una vez cada 3 (tres) meses.

h) Si los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas y botes de rescate se efectúan llevando el buque arrancada avante, se hará esto, por los peligros que entraña, sólo en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia en tales ejercicios.

i) En todo ejercicio de abandono del buque se probará el alumbrado de emergencia necesario para realizar las reuniones y el abandono.

j) Los ejercicios podrán adaptarse al equipo pertinente exigido por las presentes reglas. No obstante, si el equipo se lleva con carácter voluntario, se usará en los ejercicios y éstos se adaptarán en consecuencia.

2) Formación e instrucciones impartidas a bordo

a) A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, y a más tardar 2 (dos) semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia. No obstante, si el tripulante se halla adscrito al buque en comisión de servicio según un programa de turnos regulares, recibirá esa formación a más tardar 2 (dos) semanas después de la fecha en que por primera vez se incorporó al buque.

b) Las instrucciones para la utilización de los dispositivos de salvamento que lleve el buque y la supervivencia en el mar se darán a los mismos intervalos que los fijados para los ejercicios periódicos. Podrán darse instrucciones por separado acerca de diferentes partes del sistema constituido por tales dispositivos, pero cada 2 (dos) meses habrá que haber abarcado todos los dispositivos y el equipo de salvamento que lleve el buque. Todo tripulante recibirá instrucciones entre las que figurarán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

i) el manejo v la utilización de las balsas salvavidas inflables del buque, incluidas las precauciones que hay que tomar con los zapatos de clavos y otros objetos puntiagudos;

ii) los problemas planteados por la hipotermia, el tratamiento de primeros auxilios indicado en casos de hipotermia y otros procedimientos apropiados de administración de primeros auxilios; y

iii) las instrucciones especiales necesarias para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y mala mar.

c) A intervalos que no excedan de 4 (cuatro) meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante a bordo de todo buque provisto de tales dispositivos. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y el arriado de una balsa salvavidas. Esta podrá ser una balsa especial, destinada únicamente a la formación, que no forme parte del equipo de salvamento del buque; dicha balsa especial habrá de estar claramente marcada.

3) Anotaciones

Se anotarán en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efec-

túen las llamadas y pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, de los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y de la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectúa en su totalidad una llamada, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias que concurrieron y el alcance de la llamada, el ejercicio o la sesión de formación que se llevó a cabo.

4) Manual de formación

a) En cada comedor y en cada sala de juegos y pasatiempos o en cada camarote de la tripulación, habrá un manual de formación. En el manual de formación, que podrá comprender varios volúmenes, deberán figurar, expuestas en términos sencillos y con ilustraciones en todos los casos posibles, instrucciones e información sobre los dispositivos de salvamento de que el buque vaya provisto, y los mejores métodos de supervivencia. Cualquier parte de esa información podrá ofrecerse en forma de medios audiovisuales en lugar de hacerla figurar en el manual. Habrá explicaciones detalladas sobre los puntos siguientes:

i) cómo ponerse los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión, según proceda;

ii) reunión en los puestos asignados;

iii) cómo embarcar en las embarcaciones de supervivencia y en los botes de rescate, ponerlos a flote y abrirlos del costado del buque;

iv) método de puesta a flote desde el interior de la embarcación de supervivencia;

v) suelta desde los dispositivos de puesta a flote;

vi) métodos de protección y empleo de dispositivos de protección en las zonas de puesta a flote, según proceda;

vii) iluminación en las zonas de puesta a flote;

viii) empleo de todo el equipo de supervivencia;

ix) empleo de todo el equipo de detección;

x) con la ayuda de ilustraciones, empleo de los dispositivos radioeléctricos de salvamento;

xi) empleo de anclas flotantes;

xii) empleo del motor y sus accesorios;

xiii) recuperación de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate, y estiba y sujeción de los mismos;

xiv) peligros de la exposición a la intemperie y necesidad de llevar prendas de abrigo;

xv) mejor utilización posible, a fin de sobrevivir, de los medios provistos en las embarcaciones de supervivencia;

xvi) métodos de rescate, incluidos el uso de equipo de salvamentos para helicópteros (eslingas, cestos, camillas), los pantalones salvavidas y aparatos de salvamento en tierra y el aparato lanzacabos del buque;

xvii) todas las demás funciones que consten en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia;

xviii) instrucciones para la reparación de los dispositivos de salvamento en casos de emergencia.

b) En los buques de menos de 45 (cuarenta y cinco) metros de eslora, la Administración podrá atenuar la rigurosidad de lo prescrito en el apartado a). No obstante, se llevará a bordo la información sobre seguridad pertinente.

Regla 4

Adiestramiento para casos de emergencia

La Administración tomará las medidas que considere necesarias para asegurar el adiestramiento de la tripulación que permita a ésta desempeñar sus obligaciones en caso de emergencia. Tal adiestramiento comprenderá, según proceda:

a) tipos de emergencia que puedan producirse, tales como: abordajes, incendio y hundimiento;

b) tipos de dispositivos de salvamento normalmente llevados en los buques;

c) necesidad de observar los principios de supervivencia;

d) importancia de la formación y de los ejercicios de adiestramiento;

e) necesidad de estar preparado para cualquier emergencia y de ser siempre consciente de:

i) la información que figure en el cuadro de obligaciones, en particular:

las funciones concretas de cada uno de los tripulantes en cualquier emergencia;

el puesto de embarcaciones de supervivencia que corresponda a cada tripulante; y

las señales de llamada a los tripulantes a sus respectivos puestos de embarcaciones de supervivencia o de equipo contra incendios;

ii) ubicación del chaleco salvavidas de cada tripulante y de los de respeto;

iii) ubicación de los mandos de alarma contraincendios;

iv) medios de evacuación;

v) consecuencias del pánico;

f) medidas procedentes en caso de rescate, por medio de helicópteros, de personas que se hallen en buques o embarcaciones de supervivencia;

g) medidas procedentes cuando se convoque a los puestos de embarcación de supervivencia, tales como:

i) ponerse indumentaria adecuada;

ii) ponerse el chaleco salvavidas; y

iii) recoger protección adicional, como mantas, si el tiempo lo permite;

h) medidas procedentes cuando haya que abandonar el buque, entre ellas:

i) cómo subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua; yii) cómo saltar al mar desde cierta altura y reducirse riesgo de sufrir lesiones al entrar en el agua;

i) medidas que procede adoptar en el agua, entre ellas:

i) cómo sobrevivir: en un incendio o con hidrocarburos en el agua; frente al frío; y en aguas infestadas de tiburones;

ii) cómo adrizar una embarcación de supervivencia que está en posición invertida;

j) medidas procedentes a bordo de una embarcación de supervivencia, tales como:

i) alejar rápidamente la embarcación de supervivencia del buque;

ii) la manera de protegerse contra frío o calor extremos;

iii) empleo de anclas flotantes;

iv) aportar vigías;

v) salvamento y cuidado de supervivientes;

vi) cómo ayudar a ser localizado por otros;

vii) comprobar el equipo disponible en la embarcación de supervivencia y su uso correcto; y

viii) permanecer, en la medida de lo posible, en las proximidades del naufragio;

k) los principales riesgos para los supervivientes y los principios generales del supervivencia, entre ellos:

i) precauciones que procede adoptar en climas fríos;

ii) precauciones que procede adoptar en climas tropicales;

iii) exposición al sol, el viento, la lluvia y el mar;

iv) importancia de usar indumentaria apropiada;

v) medidas de protección en las embarcaciones supervivencia;

vi) efectos de la inmersión en el agua y de la hipotermia;

vii) importancia de conservar los líquidos del cuerpo;

viii) protección contra el mareo;

ix) uso debido del agua potable y los alimentos;

x) efectos de la ingestión de agua de mar;

xi) medios disponibles para ayudar a ser localizado por otros; y

xii) importancia de conservar la moral.

1) medidas que procede adoptar respecto de la lucha contraincendios:

i)empleo de mangueras contraincendios con distintas lanzas;

ii) empleo de extintores;

iii) conocimiento del emplazamiento de las puertas contraincendios; y

iv) empleo de aparatos respiratorios."

Capitulo IX

Radiocomunicaciones

Parte A Ámbito de aplicación y definiciones

Regla 1

Ámbito de aplicación

1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros. No obstante, la Administración

podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el 1° de febrero de 1999 o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si esta fecha es posterior.

2) Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que cualquier buque, embarcación de supervivencia o persona en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su posición y obtener ayuda.

Regla 2

Expresiones y definiciones

1) A los efectos del presente capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:

a) Comunicaciones de puente a puente son las comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre los buques desde los puestos, desde los que se gobiernan normalmente éstos.

b) Escucha continua significa que la escucha radioeléctrica de que se trate no se interrumpirá salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción del buque esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.

c) Llamada selectiva digital (LSD) es la técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

d) Telegrafía de impresión directa son las técnicas telegráficas automatizados que cumplen con las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

e) Radiocomunicaciones generales es el tráfico operacional y de correspondencia pública, distinto del de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.

f) INMARSAT es la organización establecida mediante el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) adoptado el 3 de septiembre de 1976.

g) Servicio NAVTEX internacional es la coordinación de la transmisión y recepción automática en 518 (quinientos dieciocho) kHz de información sobre seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha utilizando el idioma inglés.

h) Localización es la determinación de la situación de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitados de socorro.

i) Información sobre seguridad marítima significa los radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a los buques.

j) Servicio de satélites de órbita polar es un servicio que está basado en satélites de órbita polar, mediante el que se reciben y retransmiten alertas de socorro procedentes de RLS por satélite y se determina la situación de éstas.

k) Reglamento de Radiocomunicaciones es el Reglamento de Radiocomunicaciones anejo o que se considere anejo al más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que esté en vigor en el momento de que se trate.

Zona marítima A1 es una zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por una Parte.

m) Zona marítima A2 es una zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por una Parte.

n) Zona marítima A3 es una zona de la que se excluyen las zonas marítimas Al y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispondrá continuamente del alerta.

o) Zona marítima A4 es cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas Al, A2 y A3.

2) Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento.

Regla 3

Exenciones

1) Las Partes en el Protocolo estiman sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, la Administración podrá conceder a determinados buques exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en las reglas 6 a 10 y 14 7), siempre que:

a) tales buques cumplan con las prescripciones funcionales de la regla 4; y

b) la Administración haya tenido en cuenta el efecto que tales exenciones puedan tener sobre la eficacia general del servicio de socorro por lo que respecta a la seguridad de todos los buques.

2) Solamente se concederá una exención en virtud del párrafo l):

a) si las condiciones que afecten a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de las reglas 6 a 10 y 14 7); o

b) en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que el buque efectúa fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipado; o bien

c) cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo, o el 1 de febrero de 1999, si esta fecha es posterior, por lo que respecta a la aplicación de las prescripciones del presente capítulo.

Cada Administración remitirá a la Organización, lo antes posible a partir del 1 de enero de cada año, un informe que indique todas las exenciones concedidas en virtud de los párrafos l) y 2) durante el año civil precedente y las razones por las que fueron concedidas.

Regla 4

Prescripciones funcionales

Todo buque mientras esté en la mar, podrá:

a) con la salvedad de lo dispuesto en las reglas 7 l) a) y 9 l) d) iii), transmitir los alertas de socorro buquecostera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente;

b) recibir alertas de socorro costerabuque;

c) transmitir y recibir alertas de socorro buquebuque;

d) transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;

e) transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro;

f) transmitir y, en la forma prescrita por la regla X/3 b), recibir señales para fines de localización;

g) transmitir y recibir información sobre seguridad marítima;

h) transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlas desde éstos, a reserva de lo dispuesto en la regla 14 8); y

i) transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.

Parte B Equipo prescrito para los buques

Regla 5

Instalaciones radioeléctricas

1) Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en la regla 4 durante el viaje proyectado y que, salvo que esté exento en virtud de la regla 3, cumplan con lo prescrito en la regla 6 y en una de las reglas 7, 8, 9 ó 10, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.

2) Toda instalación radioeléctrica estará:

a) situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar su buen funcionamiento, y que garantice compatibilidad electromagnética y evitación de interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;

b) situada de modo que garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operativa;

c) protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;

d) provista de un alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos destinados a operar con la instalación radioeléctrica; y

e) claramente marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación de buque y otras claves, según sea aplicable para la utilización de la estación radioeléctrica.

3) El mando de control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en el puente de navegación y al alcance del puesto de derrota y, si fuera necesario, se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Para cumplir con esta prescripción se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas.

Regla 6

Equipo radioeléctrico – Generalidades

1) A reserva de lo dispuesto en la regla 9 4), todo buque llevará:

a) una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir:

i) mediante LSD en la frecuencia de 156,525 (ciento cincuenta y seis coma quinientos veinticinco) MHz (canal 70). Se deberá poder iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 (setenta) en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque; y

ii) mediante radiotelefonía en las frecuencias de 156,300 (ciento cincuenta y seis coma trescientos) MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) y 156,800 (ciento cincuenta y seis coma ochocientos) MHz (canal 16);

b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en el canal 70 (setenta) de la banda de ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en el apartado a) i);

c) un respondedor de radar que pueda funcionar en la banda de 9 (nueve) GHz, el cual:

i) irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y

ii) podrá ser uno de los prescritos en la regla VII/14 para una embarcación de supervivencia;

d) un receptor que pueda recibir las transmisiones del servicio NAVTEX internacional si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna zona en la que se preste el servicio NAVTEX internacional;

e) una instalación radioeléctrica para la recepción de información sobre seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos de INMARSAT, si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna de las zonas cubiertas por INMARSAT pero en la cual no esté provisto un servicio NAVTEX internacional. No obstante, los buques dedicados exclusivamente a efectuar viajes en zonas en las que se preste el servicio de información sobre seguridad marítima por telegrafía de impresión directa en ondas decamétricas y que lleven instalado equipo capaz de recibir tal servicio, podrán quedar exentos de esta prescripción;

f) a reserva de lo dispuesto en la regla 7 3), una radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) que:

i) tenga capacidad para transmitir un alerta de socorro, ya sea a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de 406 (cuatrocientos seis) MHz, o bien, si el buque se dedica únicamente a viajes dentro del ámbito de cobertura de INMARSAT, a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT que trabaja en la banda de 1,6 (uno coma seis) GHz;

ii) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;

iii) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;

iv) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuando esté a flote; y

v) pueda ser activada manualmente.

2) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad marítima de la Organización, todo buque estará equipado además con un receptor radioeléctrico que pueda mantener un servicio de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182(dos mil ciento ochenta y dos) kHz.

3) Hasta el 1° de febrero de 1999, si el Protocolo entra en vigor antes de esta fecha, todo buque, a menos que esté dedicado a efectuar viajes en zonas marítimas Al exclusivamente, estará equipado con un dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma en la frecuencia de 2182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz.

4) La Administración podrá eximir a los buques construidos el 1 de febrero de 1997, o posteriormente, del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 2) y 3).

Regla 7

Equipo radioeléctrico Zona marítima Al

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe exclusivamente viajes en zonas marítimas Al estará provisto de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, y que funcione:

a) en ondas métricas utilizando LSD; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS prescrita en el párrafo 3), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

b) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

c) si el buque efectúa viajes en el ámbito de cobertura de estaciones costeras de ondas hectométricas equipadas con LSD, en estas ondas utilizando LSD; o

d) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

e) a través del sistema de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante:

i) una estación terrena de buque de INMARSAT; o

ii) la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.

2) La instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla 6 l) a) podrá también transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía.

3) Los buques que efectúen exclusivamente viajes en zonas marítimas Al podrán llevar, en vez de la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), una RLS que:

a) pueda transmitir el alerta de socorro utilizando LSD en el canal 70 (setenta) de ondas métricas y permita ser localizada mediante un respondedor de radar que trabaje en la banda de 9 (nueve) GHz;

b) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;

c) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;

d) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuanto esté a flote; y

e) pueda ser activada manualmente.

Regla 8

Equipo radioeléctrico Zonas marítimas A1 y A2

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas Al, pero que permanezca en las zonas marítimas A2, llevará:

a) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:

i) 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz utilizando LSD; y

ii) 2182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz utilizando radiotelefonía;

b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en el apartado l) a) i) o combinada con ella; y

c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas hectométricas y que trabajen:

i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de INMARSAT o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo.

2) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas

prescritas en los párrafos l) a) y l) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

3) Además, el buque deberá poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante:

a) una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1605 (mil seiscientos cinco) kHz y 4000 (cuatro mil) kHz o entre 4000 (cuatro mil) kHz y 27000 (veintisiete mil) kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el párrafo 1 a); o

b) una estación terrena de buque de INMARSAT.

4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 l) a) i) y 6 l) b) a los buques construidos con anterioridad al 1 de febrero de 1997 que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 9

Equipo radioeléctrico Zonas marítimas A1, A2, y A3

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas Al y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple con las prescripciones del párrafo 2), llevará:

a) una estación terrena de buque de INMARSAT que pueda:

i) transmitir y recibir comunicaciones de socorro y seguridad utilizando telegrafía de impresión directa;

ii) iniciar y recibir llamadas prioritarias de socorro;

iii) mantener un servicio de escucha para los alertas de socorro costerabuque, incluidos los dirigidos a zonas geográficas específicamente definidas;

iv) transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa; y

b) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:

i) 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz utilizando LSD; y

ii) 2182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz utilizando radiotelefonía; y

c) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz, instalación que puede estar separada de la prescrita en el subpárrafo b) i) o combinada con ella; y

d) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera mediante un servicio de radiocomunicaciones que trabaje:

i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; o

ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o

iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT, mediante una estación terrena de buque adicional o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.

2) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas Al y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple con las prescripciones del párrafo l), llevará:

a) una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en todas las frecuencias de socorro y seguridad de las bandas comprendidas entre 1605 (mil seiscientos cinco) kHz y 4000 (cuatro mil) kHz y entre 4000 (cuatro mil) kHz y 27500 (veintisiete mil quinientos) kHz utilizando:

i) llamada selectiva digital;

ii) radiotelefonía; y

iii) telegrafía de impresión directa; y

b) equipo que permita mantener un servicio de escucha de LSD en las frecuencias de 2187,5 (dos mil siento ochenta y siete coma cinco) kHz, 8414,5 (ocho mil cuatrocientos catorce coma cinco) kHz y por lo menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad de LSD de 4207,5 (cuatro mil doscientos siete coma cinco) kHz, 6312 (seis mil trescien-

tos doce) kHz, 12577 (doce mil quinientos setenta y siete) kHz o 16804,5 (dieciséis mil ochocientos cuatro coma cinco) kHz; en todo momento podrá elegirse cualquiera de estas frecuencias de socorro y seguridad de LSD. Este equipo podrá estar separado del prescrito en el apartado a) o combinado con él; y

c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buquecostera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas decamétricas y que trabaje:

i) a través del sistema de satélites de órbita polar de 406 (cuatrocientos seis) MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o

ii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de INMARSAT o la RLS por satélite prescrita en la regla 6 l) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; y

d) además, los buques deberán poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que opere en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1605 (mil seiscientos cinco) kHz y 4000 (cuatro mil) kHz y entre 4000 (cuatro mil) kHz y 27500 (veintisiete mil quinientos) kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el subpárrafo a).

3) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los apartados l) a), l) b), l) d), 2) a) y 2) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 l) a) i) y 6 l) b) a los buques construidos antes del 1 de febrero de 1997 y dedicados exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 y A3 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 (dieciséis) de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 10

Equipo radioeléctrico Zonas marítimas A1, A2, A3 y A4

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, los buques que efectúen viajes en todas las zonas marítimas llevarán las instalaciones y el equipo radioeléctricos prescritos en la regla 9 2), con la salvedad de que el equipo prescrito en la regla 9 2) c) ii) no se aceptará en sustitución del prescrito en la regla 9 2) c) i), del que siempre deberán ir provistos. Además, los buques que efectúen viajes por todas las zonas marítimas cumplirán con lo prescrito en la regla 9 3).

2) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 l) a) i) y 6 l) b) a los buques construidos antes del 1 de febrero de 1997 que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2, A3 y A4 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 (dieciséis) de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 11

Servicios de escucha

1) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua:

a) en el canal 70 de LSD de ondas métricas si el buque, de conformidad con la regla 6 l) b), está equipado con una instalación de ondas métricas;

b) en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz si el buque, de conformidad con las reglas 8 l) b) o 9 l) c), está equipado con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;

c) en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2187,5 (dos mil ciento ochenta y siete coma cinco) kHz y 8414,5 (ocho mil cuatrocientos catorce coma cinco) kHz, y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4207,5 (cuatro mil doscientos siete coma cinco) kHz,

6312 (seis mil trescientos doce) kHz, 12577 (doce mil quinientos setenta y siete) kHz o 16804,5 (dieciséis mil ochocientos cuatro coma cinco) kHz que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica del buque, si éste, de conformidad con las prescripciones de las reglas 9 2) b) o 10 l), está equipado con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración; y

d) de la señal de alerta de socorro costerabuque por satélite si, de conformidad con las prescripciones de la regla 9 l) a), el buque está equipado con una estación terrena de buque de INMARSAT.

2) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque.

3) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá, cuando sea posible, una escucha continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que normalmente se gobierne el buque.

4) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque para el que se prescriba llevar un receptor de escucha radiotelefónica, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 (dos mil ciento ochenta y dos) kHz. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 12

Fuentes de energía

1) Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

2) Todo buque irá provisto de una fuente o fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, a fin de poder mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque. La fuente o fuentes de energía de reserva tendrán capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas del buque prescrita en la regla 6 l) a) y, según la zona o zonas marítimas para las que esté equipado el buque, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla 8 l) a), la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en las reglas 9 2) a) o 10 l) o la estación terrena de buque de INMARSAT prescrita en la regla 9 l) a) y cualquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en los párrafos 4), 5) y 8), al menos durante un periodo de:

a) en los buques nuevos;

i) tres horas; o

ii) una hora, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas, tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de seis horas;

b) en los buques existentes:

i) seis horas, si no van provistos de la fuente de energía eléctrica de emergencia o ésta no cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o

ii) tres horas, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o

iii) una hora, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de seis horas.

La fuente o fuentes de energía de reserva no tendrán que alimentar independientemente al mismo tiempo a las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y hectométricas.

3) La fuente o fuentes de energía de reserva serán independientes de las de la potencia propulsara y el sistema eléctrico del buque.

4) Cuando, además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas, se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas citadas en el

párrafo 2), dichas fuentes tendrán capacidad para alimentar simultáneamente durante el período especificado en el párrafo 2) a) ó 2) b), según el caso, la instalación radioeléctrica de ondas métricas y:

a) todas las demás instalaciones radioeléctricas que se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva al mismo tiempo; o

b) aquella instalación radioeléctrica que consuma más energía, si sólo se puede conectar una de las otras instalaciones radioeléctricas a la fuente o fuentes de energía de reserva a la vez que la instalación radioeléctrica de ondas métricas.

5) La fuente o fuentes de energía de reserva se podrán utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en la regla 5 2) d).

6) Cuando una fuente de energía de reserva esté constituida por una o varias baterías de acumuladores recargables:

a) se dispondrá de medios para cargar automáticamente dichas baterías, capaces de recargarlas de acuerdo con las prescripciones relativas a capacidad mínima en un intervalo de 10 (diez) horas; y

b) se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 (doce) meses, cuando el buque no esté en la mar.

7) El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que:

a) deparen el mejor servicio posible;

b) sean de una duración razonable;

c) sean de una seguridad razonable;

d) las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están sometidas a carga como si no están trabajando; y

e) cuando estén plenamente cargadas, basten para proporcionar por lo menos el mínimo de horas de trabajo prescrito en todas las condiciones meteorológicas.

8) Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de los aparatos náuticos o de otros equipos del buque a una instalación radioeléctrica prescrita en el presente capítulo a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

Regla 13

Normas de funcionamiento

1) Todo el equipo que se instale de conformidad con el presente capítulo será de un tipo aprobado por la Administración. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) siguiente, dicho equipo se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la Organización.

2) El equipo instalado con anterioridad a la fecha pertinente prescrita en la regla 1 podrá ser eximido del pleno cumplimiento de dichas normas, a discreción de la Administración, siempre que tal equipo sea compatible con el equipo que satisfaga las normas de funcionamiento, habida cuenta de los criterios que pueda adoptar la Organización en relación con las normas de que se trate.

Regla 14 Prescripciones relativas al mantenimiento

1) El equipo se proyectará de manera que las unidades principales puedan reponerse fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.

2) Cuando proceda, el equipo se construirá e instalará de modo que resulte accesible para su inspección y mantenimiento a bordo.

3) Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.

4) Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.

5) La Administración se asegurará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo sean mantenidos de forma que ofrezcan la disponibilidad de lo especificado a efectos funcionales en la regla 4 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para dichos equipos.

6) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas Al y A2, la disponibilidad se asegurará utilizando métodos como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, o una combinación de ellos, que apruebe la Administración.

7) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A3 y A4, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de dos métodos como

mínimo, tales como la duplicación de equipo, el mantenimiento en tierra o la capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, que apruebe la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización. No obstante, la Administración podrá eximir a un buque de la prescripción de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice un solo método, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.

8) Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de garantizar que se cumple con las prescripciones funcionales especificadas en la regla 4, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en la regla 4 h) hace que el buque deje de ser apto para navegar o es motivo para imponer al buque demoras en puertos en los que no haya inmediatamente disponibles medios de reparación, siempre que el buque esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad.

Regla 15

Personal de radiocomunicaciones

Todo buque llevará personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria a juicio de la Administración. Este personal estará en posesión de los títulos especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, según proceda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

Regla 16

Registros radioeléctricos

Se mantendrá un registro que sea satisfactorio a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, de todos los sucesos relacionados con el servicio de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar.

Capitulo X

Aparatos y medios náuticos de a bordo

Regla 1

Ámbito de aplicación

Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes.

Regla 2

Exenciones

La Administración podrá eximir a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente capítulo cuando considere que la naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones.

Regla 3

Aparatos náuticos de abordo

1) a) Los buques de eslora igual o superior a 24 (veinticuatro) metros irán provistos de:

i) un compás magnético magistral, con la salvedad prevista en el párrafo d);

ii) un compás magnético de gobierno, a menos que la información de arrumbamiento dada por el compás magistral prescrito en el apartado i) aparezca también en el puesto de gobierno principal y el timonel pueda leerla en aquél claramente;

iii) medios de comunicación adecuados, que la Administración juzgue satisfactorios, entre el puesto del compás magistral y el puesto normal de control de la navegación; y

iv) medios que permitan tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360 (trescientos sesenta) grados.

b) El compás magnético a que se hace referencia en el apartado a) estará debidamente compensado y su tablilla o curva de desvíos residuales estará disponible en todo momento.

c) Se llevará un compás magnético de respeto que sea intercambiable con el compás magistral, a menos que haya instalado a bordo el compás de gobierno mencionado en el apartado a) ii) o un giro compás.

d) La Administración, cuando estime irrazonable o innecesario prescribir un compás magnético magistral porque la naturaleza del viaje, la proximidad del buque a tierra o el tipo de buque no justifiquen la utilización de ese compás, podrá eximir a determinados buques o clases de buques de estas prescripciones, a condición de que se lleve siempre un compás de gobierno adecuado.

2) Los buques de eslora inferior a 24 (veinticuatro) metros irán provistos, en la medida que la Administración lo estime razonable y factible, de un compás de gobierno y de medios para tomar marcaciones.

3) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el 1! de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un girocompás que permita cumplir con las siguientes prescripciones:

a) Las indicaciones del girocompás magistral o de un repetidor giroscópico habrán de ser claramente legibles para el timonel en el puesto de gobierno principal;

b) en cuanto a los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros, habrá que contar con un repetidor giroscópico o con varios de estos repetidores adecuadamente emplazados para tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360 (trescientos sesenta) grados.

4) Buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984 irán provistos de un girocompás que cumpla con lo prescrito en el párrafo 3).

5) Los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia dispondrán al menos de un teléfono u otros medios de comunicación para transmitir información de arrumbamiento a esos puestos. Además, los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente dispondrán de medios para suministrar lecturas visuales del compás al puesto de gobierno de emergencia.

6) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, así como los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al 1° de septiembre de 1984, irán provistos de una instalación de radar. A partir del 1 de febrero de 1995, la instalación de radar deberá ser apta para operar en la banda de frecuencia de 9 (nueve) GHz. Además, a partir del 1 de febrero de 1995, los buques de eslora igual o superior a 35 (treinta y cinco) metros irán provistos de una instalación radar que pueda operar en la banda de frecuencia de 9 (nueve) GHz. Los buques de eslora igual o superior a 35 (treinta y cinco) metros pero inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros podrán quedar exentos del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 16), a discreción de la Administración, siempre que el equipo sea plenamente compatible con el respondedor de radar para búsqueda y salvamento.

7) En los buques de eslora inferior a 35 (treinta y cinco) metros dotados de aparato de radar, la instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

8) En el puente de navegación de los buques que en virtud de lo prescrito en el párrafo 6) hayan de ir provistos de una instalación de radar habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por dicha instalación. En los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos el 1° de septiembre de 1984 o posteriormente, los medios de punteo serán por lo menos tan eficaces como los de un punteador de reflexión.

9) Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al 25 de mayo de 1980 y los de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el 25 de mayo de 1990 o posteriormente, irán provistos de una ecosonda.

10) Los buques de eslora inferior a 45 (cuarenta y cinco) metros irán provistos de medios adecuados que la Administración juzgue satisfactorios para determinar la profundidad del agua bajo la quilla.

11) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros construidos el 1° de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un dispositivo indicador de velocidad y distancia.

Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984 y los de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 1° de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de indicadores del ángulo de medida del timón, de la velocidad rotacional de la hélice y, además, si tienen hélices de paso variable o hélices de empuje lateral, indicadores del paso y de la modalidad de funcionamiento de tales hélices. Todos estos indicadores serán legibles desde el puesto de órdenes de maniobra.

13) A excepción de lo dispuesto en la regla I/6, si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener los aparatos mencionados en los párrafos l) a 12) en buen estado de funcionamiento, el posible funcionamiento defectuoso del equipo no hará que se considere al buque inadecuado para navegar ni será motivo para demorarlo en puertos en los que no se disponga fácilmente de medios de reparación.

14) Los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros irán provistos de un radiogoniómetro. La Administración podrá eximir a los buques de dicha prescripción si estima irrazonable o

innecesario que se lleve tal instrumento, o si los buques llevan otro equipo de radionavegación que resulte adecuado para los viajes previstos.

15) Hasta el 1° de febrero de 1999, los buques de eslora igual o superior a 75 (setenta y cinco) metros construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente, y en todo caso con anterioridad al 1° de febrero de 1995, irán provistos del equipo radioeléctrico necesario para operaciones de recalada empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía.

16) Todo el equipo provisto en cumplimiento de la presente regla será de tipo aprobado por la Administración. El equipo que se instale a bordo de los buques el 1° de septiembre de 1984 o posteriormente se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas no inferiores a las aprobadas por la Organización. A discreción de la Administración, el equipo instalado con anterioridad a la aprobación de las normas de funcionamiento de que se trate podrá no ajustarse plenamente a tales normas, siempre que se tengan en cuenta los criterios recomendados que la Organización pueda llegar a aprobar en relación con éstas.

Regla 4

Instrumentos y publicaciones náuticas

Con arreglo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, se llevarán a bordo instrumentos náuticos apropiados y, debidamente actualizados, cartas náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a los navegantes, tablas de mareas, y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado.

Regla 5

Lámparas de señales

1) Los buques irán provistos de una lámpara de señales diurnas cuyo funcionamiento no dependa exclusivamente de la fuente de energía principal. En todo caso se contará con una batería portátil para el suministro de energía eléctrica.

2) Los buques de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros irán provistos de un juego completo de banderas y gallardetes que permitan enviar mensajes utilizando el Código internacional de señales.

3) Todo buque que en virtud del presente Protocolo deba contar con una instalación radioeléctrica llevará el Código internacional de señales, publicación que también llevará cualquier otro buque que a juicio de la Administración necesite utilizarla.

Regla 6

Visibilidad desde el puente de navegación

1) Los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 (cuarenta y cinco) metros cumplirán con las prescripciones siguientes:

a) la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no quedará oculta en más del doble de la eslora del buque, o de 500 (quinientos) metros si esta longitud es menor, a proa de las amuras y a 10 (diez) grados a cada banda, independientemente del calado y del asiento del buque;

b) ningún sector ciego debido al equipo de pesca u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través que impida ver la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra excederá de 10 (diez) grados. El arco total de sectores ciegos no excederá de 20 (veinte) grados. Los sectores claros entre sectores ciegos serán de 5 (cinco) grados como mínimo. No obstante, en el campo de visión descrito en el apartado a), cada sector oculto no excederá de 5 (cinco) grados;

c) la altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de navegación sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. En ningún caso constituirá el borde inferior una obstrucción de la vista hacia proa según se describe en esta regla;

d) el borde superior de las ventanas delanteras del puente de navegación permitirá que un observador cuyos ojos estén a una altura de 1800 (mil ochocientos) milímetros sobre la cubierta del puente pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de órdenes de maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Sin embargo, si la Administración considera que la altura de 1800 (mil ochocientos) milímetros del nivel de los ojos sobre la cubierta no es razonable ni factible, podrá reducirla, pero no a menos de 1600 (mil seiscientos) milímetros.

e) el campo de visión horizontal desde el puesto de órdenes de maniobra abarcará un arco no inferior a 225 (doscientos veinticinco) grados que se extienda desde la línea de proa hasta 22,5 (veintidós coma cinco) grados a popa del través en ambas bandas del buque;

f) desde cada alerón del puente, el campo de visión horizontal abarcará un arco de 225 (doscientos veinticinco) grados como mínimo, que se extienda 45 (cuarenta y cinco) grados en la amura de la banda opuesta a partir de la línea de proa, más 180

(ciento ochenta) grados de proa a popa en la propia banda;

g) desde el puesto principal de gobierno, el campo de visión horizontal abarcará un arco que vaya desde proa hasta 60 (sesenta) grados como mínimo a cada banda del buque;

h) el costado del buque será visible desde el alerón del puente; y

i) Las ventanas cumplirán con las prescripciones siguientes:

i) se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas del puente de navegación y no se instalará ninguno de ellos inmediatamente delante de un puesto de servicio;

ii) a fin de evitar reflejos, las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia afuera, a un ángulo no inferior a 10 (diez) grados ni superior a 25 (veinticinco) grados;

iii) no se instalarán ventanas con cristal polarizado ni ahumado; y

iv) dos al menos de las ventanas delanteras del puente de navegación y, según sea la configuración del puente algunas ventanas más, permitirán una visión clara en todo momento, independientemente de las condiciones meteorológicas.

2) Siempre que sea factible, los buques existentes cumplirán con las prescripciones del párrafo l) a) y b). No obstante, no se requerirán modificaciones estructurales o equipo: adicional.

3) En los buques de proyecto no tradicional que a juicio de la Administración no puedan cumplir con las presentes reglas, se dispondrá de medios que permitan obtener un nivel de visibilidad que se aproxime tanto como sea factible al prescrito en la presente regla.

Apéndice

Certificados e inventario del equipo

1 Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros

Certificado Internacional de Seguridad para Buque Pesquero

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo

(Sello oficial)(Estado)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de Torremolinos 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la Seguridad de los buques pesqueros, 1977, con la autoridad conferida por el Gobierno de (nombre del Estado) por (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L)[2]

Fecha del contrato de construcción o

de transformación importante

Fecha en que se colocó la quilla del

buque o en que la construcción de éste

se hallaba en una fase equivalente, de

conformidad con lo prescrito en la

regla I/2 l) c) ii) o 1) c) iii)

Fecha de entrega o en que concluyó

la transformación importante

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/6.

2 Que dicho reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

.l El estado del casco, las máquinas y el equipo según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y el buque cumple con las prescripciones aplicables.

.2 El calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales del buque está indicado en el cuadernillo de estabilidad aprobado con fecha

3 Que se ha expedido/no se ha expedido [3] un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en la regla I/6 l) b) ii), b) iii) y c)

Expedido en(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado por un periodo de gracia cuando sea aplicable la regla I/11 l),

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 1), hasta

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, ó por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/11 2) ó la regla I/11 4)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 2), o en la regla I/11 4), hasta

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de los reconocimientos periódicos:

Reconocimiento del equipo

Se certifica que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 l) b) iii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Primer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimientos del equipo radioeléctrico

Se certifica que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 l) b) iii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Primer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Segundo reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Tercer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo del reconocimiento intermedio:

Se certifica que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) c), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

2 Modelo del certificado de exención

Certificado internacional de exención para buque pesquero

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos, 1993, relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros 1977, con la autoridad conferida por el Gobierno de (nombre del Estado)

por (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L)

Se certifica:

Que, por aplicación de lo prescrito en el regla

el buque queda exento de las prescripciones relativas a

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención:

El presente certificado será válido hasta,

a reserva de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente certificado.

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición)(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado por un periodo de gracia cuando sea aplicable la regla I/11 1)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en al regla I/11 1), hasta

Firmado:(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando sea aplicable la regla I/11 2) o la regla I/11 4)

El presenta certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescripto en la regla I/11 2) o en la regla I/11 4)

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

3 Modelo de Suplemento del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

Inventario del equipo adjunto al certificado internacional de seguridad para buque pesquero

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

Inventario del equipo que permite cumplir con el protocolo de Torremolinos, 1993, relativo al convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

1 Datos relativos al buque Nombre del buque Número o letras distintivos Puerto de matrícula Eslora

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

1 Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
	A babor	A estribor
2 Número total de botes salvavidas 2.1 Número total de personas a las que se pueda dar cabida 2.2 Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla VII/18)		

2.3 Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla VII/19)		
3 Número de botes de rescate 3.1 Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar. 4 Balsas salvavidas 4.1 Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote Número de balsas salvavidas 4.1.2 Número de personas a las que se puede dar cabida 4.2 Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote 4.2.1 Número de balsas salvavidas 4.2.2 Número de personas a las que se puede dar cabida 5 Número de aros salvavidas 6 Número de chalecos salvavidas 7 Trajes de inmersión 7.1 Número total 7.2 Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas 8 Número de ayudas térmicas (Excluidas las prescritas en las reglas VII/17 8) xxxi), VII/20 5) a) xxiv) y VII/23 2) b), xiii)) 9 Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento 9.1 Número de respondedores de radar 9.2 Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas		

3. PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios	
1.1Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1 Codificador de LSD	
1.1.2 Receptor de escucha de LSD	
1.1.3 Radiotelefonía	
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1 Codificador de LSD	
1.2.2 Receptor de escucha de LSD	
1.2.3 Radiotelefonía	
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas y decamétricas	
1.3.1 Codificador de LSD	
1.3.2 Receptor de escucha de LSD	
1.3.3 Radiotelefonía	
1.3.4 Telegrafía de impresión	
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT	
2 Medios secundarios para emitir el alerta	
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima:	
3.1 Receptor NAVTEX	
3.2 Receptor de LIG	
3.3 Receptor radioeléctrico de impresión directa de ondas decamétricas	
4 RLS por satélite	
4.1 COSPASSARSAT	
4.2 INMARSAT	
5 RLS de ondas métricas	
6 Respondedor de radar del buque	
7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 (dos mil ciento ochenta y dos) kH (a menos que el Comité de	

Seguridad Marítima de la Organización determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario adjunto a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.) 8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182(dos mil ciento ochenta y dos) kH (No será necesario anotar este equipo en el inventario adjunto a los certificados expedidos después del 1° de febrero de 1999.)	

Métodos utilizados para asegurar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (regla IX/14)

4.1 Duplicación del equipo 4.2 Mantenimiento en tierra 4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar

Se Certifica que este Inventario es correcto en su totalidad.Expedido en

(lugar de expedición del Inventario)

(fecha de expedición)(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

CÁMARA DE SENADORES

La Cámara de Senadores en sesión de hoy ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. Apruébase la adhesión al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993 para la seguridad de los buques pesqueros.

Artículo 2º. Recomiéndase al Poder Ejecutivo la adhesión al presente Convenio ante la Organización Marítima Internacional y la confección de la reglamentación que contemple todos los aspectos del mismo.

Artículo 3º. Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 10 de marzo de 2009.

RODOLFO NIN NOVOA
Presidente

HUGO RODRÍGUEZ FILIPPINI
Secretario".

Anexo I al
Rep. Nº 162

"CÁMARA DE REPRESENTANTES
Comisión de Asuntos Internacionales

I N F O R M E

Señores Representantes:

El Poder Ejecutivo solicita la aprobación del proyecto de ley que ratifica la Adhesión de la República al Convenio Internacional de Torremolinos del año 1977 y su Protocolo del año 1993, para la Seguridad de los Buques Pesqueros.

El Convenio de Torremolinos de 1977 fue adoptado en una conferencia celebrada en Torremolinos -España- y fue el primero de índole internacional sobre seguridad de los buques pesqueros. Este tema había sido desde siempre preocupación de la Organización Marítima Mundial.

Cuando en 1950 nace la OMI, ya existían antecedentes internacionales relativos al transporte marítimo y seguridad. La prevención de abordajes, la señalización, etcétera, eran aspectos que habían dado -en lo previo- lugar a convenciones internacionales; incluso la existencia de un órgano permanente marítimo internacional, que se ocupase del tema, era un requerimiento desde fines del siglo XIX.

El mismo Convenio de Torremolinos de 1977 en su preámbulo destaca la necesidad de promover la seguridad en los buques en general y en particular la de los buques pesqueros.

Allí se devela una situación que se entendía había que superar y que estaba afincada en que los buques pesqueros estaban excluidos de la aplicación de casi todas las prescripciones de las convenciones internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad de los buques.

Ante ello, la Organización Marítima Internacional y en atención a la Resolución A369 del año 1975 por el noveno periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI, convocó a la Conferencia Internacional llevada a cabo en Torremolinos, en marzo de 1977.

En esa oportunidad, se adoptó un convenio internacional en el entendido que para lograr la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones, era necesario establecer, de común acuerdo, principios y reglas uniformes, relativas a la construcción y al equipamiento de dichos buques.

Así fue que se arribó a la conclusión que lo mejor era llegar a un convenio internacional.

TORREMOLINOS 1977

Este Convenio se integra por medio de catorce artículos y un Anexo que es parte indisoluble del Convenio, salvo disposiciones expresas en contrario.

El Convenio define que un buque pesquero es una nave utilizada comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, etcétera, u otros recursos vivos del mar.

Al mismo tiempo, el Convenio será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados que sean Parte del Convenio.

Además, contiene prescripciones de seguridad para la construcción y el equipo de buques pesqueros nuevos con cubierta y destinados a la navegación de altura.

El Anexo presenta complejidad para los neófitos en la materia, en virtud que la mayoría de sus reglas son de orden técnico-marítimo, tal como detallamos a continuación.

Pese a ello se entiende claramente su importancia.

Su Capítulo I presenta reglas para la construcción y el equipamiento de buques pesqueros.

El Capítulo II dicta normas sobre construcción, integridad de estanqueidad y equipo respectivo.

El Capítulo III, sobre estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad.

El Capítulo IV establece reglas en el rubro instalación de máquinas e instalaciones eléctricas y espacio de máquinas, sin dotación permanente.

El Capítulo V fija reglas sobre prevención, detección y extinción de incendios en los buques de menos de cincuenta y cinco metros de eslora.

El Capítulo VI, protección de la tripulación.

El Capítulo VII trata sobre dispositivos de salvamento.

El Capítulo VIII, consignas para casos de emergencia y llamadas y ejercicios periódicos.

El Capítulo IX, reglas sobre radiotelegrafía y radiotelefonía, su ámbito de aplicación y definiciones, servicios de escucha, prescripciones técnicas y registros radioeléctricos.

El Capítulo X, trata sobre aparatos náuticos a bordo.

El Convenio de Torremolinos 1977 presenta también modelos de certificación internacional de seguridad para buques pesqueros en el sentido que el buque cumple con los extremos y requisitos del Convenio.

En resumen, Torremolinos 1977 se expresa por medio de más de doscientas disposiciones técnicas en torno a la seguridad para los buques pesqueros.

Sin embargo, al pasar los años la realidad dio como resultante que Torremolinos 1977, difícilmente entraría en vigor debido a razones técnicas.

En razón de ello se tomó la decisión de reemplazarlo con un nuevo texto.

El mismo, al que se le denominó Protocolo de Torremolinos de 1993, actualizó el Convenio original, adaptándose también a la lógica evolución en la materia y atender la pronta ratificación del nuevo documento, de modo de regular la seguridad en los buques pesqueros y sus tripulaciones.

El Protocolo de 1993 responde, en consecuencia, a los avances, tanto en la actividad pesquera, en avances tecnológicos, en brindar mayor seguridad a los buques pesqueros y sus tripulaciones, teniendo en cuenta que la tendencia es hacia una explotación cuyas características son de gran escala en zonas pesqueras de aguas profundas por medio de una actividad que se lleva a cabo en aguas alejadas, lo cual conlleva condiciones de vida y de trabajo riesgosas.

El Protocolo de Torremolinos de 1993, en su preámbulo, admite que determinadas disposiciones del de 1977, plantearon dificultades para su puesta en vigencia.

El Protocolo de 1993 también está integrado por catorce artículos y un Anexo con modificaciones al Anexo y a los apéndices del Anexo del Convenio de Torremolinos de 1977, dentro de idénticos parámetros temáticos a que ya hemos hecho referencia.

El Artículo 1 establece las obligaciones generales, a esos efectos se harán efectivos los artículos del presente Protocolo, las reglas que figuran en el Anexo del Convenio Torremolinos 1977, a reserva de las modificaciones que se anuncian en el Anexo de Torremolinos 1993. Todo ello se leerá e interpretará conjuntamente como un instrumento único.

El Artículo 2 consigna una serie de definiciones a efectos de la correcta intelección del Convenio.

El Artículo 3 dispone que el Protocolo sea aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que procesen sus propias capturas y que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte. Este artículo excluye de la respectiva aplicación normativa a los buques destinados al deporte o al recreo, a los que solamente procesen, a los destinados a la investigación y formación personal y a los que transporten pescado.

El Artículo 4 obliga a todo buque a portar certificación en cuanto a su estado y a su equipamiento, siendo pasible de supervisión por el Estado rector del puerto.

El Artículo 5 dispone con respecto a aquellos buques que no estén sujetos a las prescripciones del presente Protocolo.

El Artículo 6 establece que las Partes han de comunicar a la OMI la normativa interna que hayan promulgado relativas a este Protocolo.

El Artículo 7 conviene sobre la investigación y su resultante acerca de siniestros que sufran los buques pesqueros sujeto a este Protocolo.

El Artículo 8 determina que las disposiciones de este Protocolo no prejuzgarán respecto a otros tratados e interpretación respectiva.

El Artículo 9 dispone las formas de constituirse en Parte de Torremolinos 1993, por medio de la firma, la ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.

El Artículo 10 dispone los extremos a cumplir a efectos de la entrada en vigor del presente documento internacional.

El Artículo 11 prescribe una amplia gama de posibilidades a efectos de eventuales enmiendas.

Los Artículos finales 12, 13 y 14, abordan aspectos de orden como la denuncia, depositario y obligaciones de éste y los idiomas en que se dará a conocer el texto del presente Protocolo.

Para finalizar y por relevante, tomamos del mensaje del Poder Ejecutivo el hecho que la Autoridad Marítima de nuestro país, la Prefectura Nacional Naval, dictó el 2 de diciembre de 1997 la Disposición Marítima Nº 61 (Normas de Seguridad para buques pesqueros mayores de veinticuatro metros de eslora), por la que se dispone "poner en vigencia el documento adjunto basado en el Convenio Internacional de Torremolinos de 1977 y el Protocolo de 1993, para los buques pesqueros de bandera nacional.

Dicha norma adoptó en forma casi literal ambos instrumentos internacionales de modo de aplicar "una base normativa de aplicación internacional para minimizar riesgos que eventualmente y potencialmente surgen de toda explotación operativa en el ámbito marino, preservando así los intereses generales", tal como se consigna en la Disposición Marítima Nº 61, de 2 de diciembre de 1997.

En virtud de la importancia del tema y de la necesaria armonización entre la normativa nacional y Torremolinos 1977 y 1993, que es en sustancia lo que nos señala como necesidad el Poder Ejecutivo, se recomienda a la Cámara el beneficio de la aprobación correspondiente.

Sala de la Comisión, 14 de julio de 2010.

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO, Miembro Informante, FERNANDO AMADO, MARÍA ELENA LAURNAGA, JOSÉ CARLOS MAHÍA, JAIME MARIO TROBO".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Diputado Martínez Huelmo.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Señora Presidenta: voy a ser muy breve porque este proyecto viene con la aprobación unánime de la Comisión de Asuntos Internacionales.

La iniciativa refiere a la adhesión a un viejo Protocolo, para nosotros, al menos. Tenemos ante nosotros el Protocolo de Torremolinos de 1993, y la Comisión tuvo que buscar el Convenio de Torremolinos de 1977 como antecedente directo de este asunto. Se examinaron ambos documentos y sus referidas a efectos de conocer a qué obedecía cada uno de ellos.

El Convenio de Torrremolinos de 1977, en su preámbulo, destaca la necesidad de promover la seguridad de los buques en general y, en particular, la de los buques pesqueros. Allí se devela una situación que se entendía había que superar y que estaba basada en que los buques pesqueros estaban excluidos de la aplicación de casi todas las prescripciones de las convenciones internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad de los buques. Ante ello, la Organización Marítima Internacional, en atención a la Resolución A369 del año 1975 por el noveno período de sesiones de la Asamblea de la OMI, convocó a la Conferencia Internacional llevada a cabo en Torrremolinos en marzo de 1977.

En esa oportunidad se adoptó un convenio internacional, en el entendido de que para lograr la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones era necesario establecer, de común acuerdo, principios y reglas uniformes, relativas a la construcción y al equipamiento de dichos buques.

Torremolinos de 1977 se expresa por medio de más de doscientas disposiciones técnicas en torno a la seguridad de los buques pesqueros. Sin embargo, al pasar los años la realidad dio como resultante que Torremolinos 1977 difícilmente entraría en vigor debido a razones técnicas. En virtud de ello se tomó la decisión de reemplazarla con un nuevo texto. Este, al que se denominó "Protocolo de Torremolinos de 1993", actualizó el Convenio original, adaptándose también a la lógica evolución en la materia y a atender la pronta ra-

tificación del nuevo documento, de modo de regular la seguridad en los buques pesqueros y sus tripulaciones.

El Protocolo de 1993 responde, en consecuencia, a los avances que se han producido en la actividad pesquera, a los avances tecnológicos y a brindar mayor seguridad a los buques pesqueros y sus tripulaciones, teniendo en cuenta que se tiende a una explotación de gran escala en zonas pesqueras de aguas profundas, una actividad que se lleva a cabo en aguas alejadas, lo cual conlleva condiciones de vida y de trabajo riesgosas.

El Protocolo de Torremolinos de 1993, en su preámbulo, admite que determinadas disposiciones del de 1977 plantearon dificultades para su puesta en vigencia.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Peña Fernández)

——Para finalizar, y por relevante, tomamos del mensaje del Poder Ejecutivo lo siguiente. El hecho es que la autoridad marítima de nuestro país, la Prefectura Nacional Naval, dictó el 2 de diciembre de 1997 la Disposición Marítima Nº 61 -"Normas de Seguridad para buques pesqueros mayores de 24 metros de eslora"-, por la que se dispone: "Poner en vigencia el documento adjunto basado en el Convenio Internacional de Torremolinos de 1977 y Protocolo 1993, para los buques pesqueros de bandera nacional".

Dicha norma adoptó en forma casi literal ambos instrumentos internacionales de modo de aplicar "[...] una base normativa de aplicación internacional para minimizar riesgos que eventualmente y potencialmente surgen de toda explotación operativa en el ámbito marino, preservando así los intereses generales [...]", tal como se consigna en la Disposición Marítima N° 61, de 2 de diciembre de 1997.

En virtud de la importancia del tema y de la necesaria armonización entre la normativa nacional y los dos Protocolos que estamos examinando, que es en sustancia lo que nos señala como necesidad el Poder Ejecutivo, es que la Comisión entendió que era procedente aprobar esta norma.

Por lo tanto, la Comisión recomienda al plenario de la Cámara de Diputados la sanción de este proyecto para que sea enviado al Poder Ejecutivo.

Es cuanto quería expresar, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cincuenta y dos en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo 1º.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 2º.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y cuatro en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 3º.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y siete en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

Queda sancionado el proyecto y se comunicará al Poder Ejecutivo.

SEÑOR POZZI.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y siete en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.

(No se publica el texto del proyecto sancionado por ser igual al informado, que corresponde al aprobado por el Senado)

16.- Preferencias.

Dese cuenta de una moción presentada por los señores Diputados Aníbal Pereyra, Goñi Romero, Borsari Brenna y Germán Cardoso.

(Se lee:)

"Mocionamos para que el asunto que figura en sexto término del orden del día, relativo a la designación con el nombre de Alfredo Zitarrosa al nuevo puente de la Ruta Nacional N° 1 sobre el río Santa Lucía, sea incorporado como segundo punto del orden del día de la sesión ordinaria del 1º de setiembre".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y nueve en sesenta: AFIRMATIVA.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Pido la palabra por una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Señor Presidente: en función de lo aprobado por la Cámara vamos a solicitar a la Presidencia que para el tratamiento de este punto, relativo a la designación del puente sobre la Ruta Nº 1 con el nombre "Alfredo Zitarrosa" en la sesión de 1º de setiembre, se cursen las invitaciones correspondientes a su familia, a gente vinculada a la cultura y a quienes la Cámara entienda que sea importante que presencien dicha sesión.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Si no hay objeciones de los miembros de la Cámara, la Presidencia actuará en el sentido propuesto por el señor Diputado.

(Apoyados)

17.- Urgencias.

——Dese cuenta de una moción de urgencia presentada por los señores Diputados Amy, Aníbal Pereyra y Peña Fernández.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se declare urgente y se considere de inmediato el asunto relativo a: "Desfile Conmemorativo del Aniversario de la República Federativa del Brasil a realizarse el 5 de setiembre de 2010 en la ciudad de Chuy. (Se autoriza la salida de una delegación del Ejército Nacional perteneciente al Batallón 'General Leonardo Olivera' de Infantería Mecanizado Nº12 a efectos de participar en el mismo)'".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y ocho en sesenta: AFIRMATIVA.

18.- Desfile Conmemorativo del Aniversario de la República Federativa del Brasil a realizarse el 5 de setiembre de 2010, en la ciudad de Chuy. (Se autoriza la salida de una delegación del Ejército Nacional perteneciente al Batallón "General Leonardo Olivera" de Infantería Mecanizado N°12 a efectos de participar en el mismo).

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Desfile Conmemorativo del Aniversario de la República Federativa del Brasil a realizarse el 5 de setiembre de 2010, en la ciudad de Chuy. (Se autoriza la salida de una delegación del Ejército Nacional perteneciente al Batallón 'General Leonardo Olivera' de Infantería Mecanizado Nº 12 a efectos de participar en el mismo)'".

(ANTEDEDENTES:)

Rep. N° 317

"PODER EJECUTIVO

Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio del Interior.
Ministerio de Relaciones Exteriores

Montevideo, 2 de agosto de 2010.

Señor Presidente de la Asamblea General.
Contador Danilo Astori.

El Poder Ejecutivo cumple en remitir a ese Cuerpo, conforme con lo preceptuado en el numeral 12) del artículo 85 de la Constitución de la República, el adjunto proyecto de ley por el cual se autoriza la salida del país de efectivos del Ejército Nacional, a efectos de concurrir a la ciudad de Chuy, República Federativa del Brasil, para participar en el desfile conmemorativo de un nuevo Aniversario de la Independencia de dicha República, el día 5 de setiembre de 2010.

La delegación de nuestro país, totaliza 7 (siete) señores Oficiales y 71 (setenta y un) integrantes

del Personal Subalterno, pertenecientes al Batallón "General Leonardo Olivera" de Infantería Mecanizado Nº 12, con asiento en la ciudad de Rocha, Departamento de Rocha.

El armamento que acompañará a la delegación consistirá en 50 (cincuenta) fusiles Steyr, 10 (diez) pistolas Remington y 10 (diez) sables.

El concurrir a la mencionada actividad, fortalece los lazos de amistad, intereses regionales y estratégicos y el proceso de integración entre ambos países.

Por los fundamentos expuestos, se solicita a ese Cuerpo la consideración del adjunto proyecto de ley, cuya aprobación se encarece.

El Poder Ejecutivo saluda al señor Presidente de la Asamblea General, atentamente.

JOSÉ MUJICA, LUIS ROSADILLA, EDUARDO BONOMI, LUIS ALMAGRO.

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Autorízase la salida del país de una delegación del Ejército Nacional, integrada por 7 (siete) señores Oficiales y 71 (setenta y un) integrantes del Personal Subalterno, pertenecientes al Batallón "General Leonardo Olivera" de Infantería Mecanizado Nº 12, con asiento en la ciudad de Rocha -Departamento de Rocha- con su armamento individual, accesorios y equipos, a efectos de concurrir a la ciudad de Chuy, República Federativa del Brasil, para participar en el desfile conmemorativo de un nuevo aniversario de la Independencia de esa República, el día 5 de setiembre de 2010.

Montevideo, 2 de agosto de 2010.

LUIS ROSADILLA, EDUARDO BONOMI, LUIS ALMAGRO.

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cincuenta y siete en sesenta: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

——Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y nueve en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y dos en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

(No se publica el texto del proyecto aprobado por ser igual al remitido por el Poder Ejecutivo)

19.- Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica con el Gobierno de la República Dominicana. (Aprobación).

Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: "Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica con el Gobierno de la República Dominicana. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep Nº 170

"PODER EJECUTIVO
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Montevideo, 8 de junio de 2009.

Señor Presidentede la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85, numeral 7 y 168, numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de ley adjunto, mediante el cual se aprueba el Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Dominicana, firmado en Montevideo, el 21 de agosto del año 2001.

El presente instrumento bilateral tiene como objetivo fomentar la cooperación científica y técnica entre los dos Estados, para lo cual establecerán programas bienales integrados por proyectos específicos de interés común en las áreas que acuerden las Partes, contribuyendo así al desarrollo económico y social de sus respectivos países.

A tales efectos, su articulado recoge criterios actualizados en la materia, destacándose que la cooperación se efectuará en las formas especificadas en el Artículo II del mismo, al tiempo que contempla solicitar de mutuo acuerdo entre las Partes el financiamiento y la colaboración de Organismos Internacionales o Regionales, así como de terceros países, en la ejecución de programas y proyectos resultantes de las formas de cooperación previstas en el Artículo II ya citado.

Si bien y de conformidad a lo establecido en el Artículo V la ejecución del presente Acuerdo quedará a cargo de los Organismos Nacionales que para tal fin designe cada Gobierno de conformidad con la legislación interna de cada una de las Partes, una Comisión Mixta de Cooperación Científica y Técnica se reunirá cada dos años integrada por delegados de ambos países, la que se encargará de examinar los asuntos relacionados con la ejecución del mismo; formulará el programa bienal de actividades que deban emprenderse; revisará periódicamente el programa en su conjunto y hará recomendaciones a las dos Partes.

Por su parte el Artículo VIII establece que los programas de investigación se ejecutarán de acuerdo a lo dispuesto por las leyes y reglamentos del Estado en que se realicen, indicándose asimismo que el intercambio de información científica y técnica entre las Partes se realizará a través de los organismos designados por las mismas -Artículo IX-, señalándose que la Parte que suministre información podrá señalar a la otra, cuando lo juzgue conveniente, restricciones para su difusión.

En cuanto a los términos de financiamiento y las modalidades de cooperación científica y técnica a que se refiere el presente Acuerdo se concertarán en cada caso durante la elaboración del programa respectivo.

El Poder Ejecutivo solicita al Poder Legislativo la aprobación del Acuerdo objeto del presente, en el entendido de que el mismo contribuye no sólo al desarrollo de las relaciones de amistad entre la República y la República Dominicana, sino que fundamenta el fortalecimiento de la cooperación científica y técnica entre ambos Estados; revelando por sí mismo en su aspecto sustancial, técnico y científico la justificación de su pronta entrada en vigor.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, GONZALO FERNÁNDEZ, ÁLVARO GARCÍA, MARÍA SIMON, GERARDO GADEA, MARÍA J. MUÑOZ, ERNESTO AGAZZI.

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Apruébase el Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Dominicana, firmado en Montevideo, el 21 de agosto del año 2001.

Montevideo, 8 de junio de 2009.

GONZALO FERNÁNDEZ, ÁLVARO GARCÍA, MARÍA SIMON, GERARDO GADEA, MARÍA J. MUÑOZ, ERNESTO AGAZZI.

TEXTO DEL ACUERDO

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Dominicana animados por el elevado propósito de fortalecer los tradicionales lazos de amistad existentes entre las dos naciones, y motivados por el deseo mutuo de promover y desarrollar la cooperación científica y técnica, contribuyendo así al desarrollo económico y social de sus respectivos países,

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I

Ambas Partes se comprometen a fomentar la cooperación científica y técnica entre los dos Estados y, con fundamentos en el presente Acuerdo, establecerán programas bienales integrados por proyectos específicos de interés común en las áreas que acuerden las Partes.

ARTÍCULO II

Para los fines mencionados en el Artículo anterior, la cooperación que desarrollarán los dos países podrá efectuarse en cualquiera de las siguientes formas:

1) Facilitando los servicios de expertos, tales como instructores, investigadores y técnicos especialistas, con el propósito de:

   a) Participar en investigaciones;

b) Colaborar en el adiestramiento de personal científico y técnico;

c) Prestar colaboración científica y técnica en problemas específicos;

d) Contribuir al estudio de proyectos seleccionados conjuntamente por las Partes, y

e) Crear institutos de investigación, así como centros experimentales de perfeccionamiento.

2) Participando en estudios, programas de formación profesional, proyectos experimentados, grupos de trabajo y otras actividades conexas.

3) Proporcionando equipo necesario para el adiestramiento o la investigación.

4) Permitiendo la participación de personas en estudios de postgrado, especialización, adiestramiento y viajes de estudio orientados a la adquisición de conocimientos y experiencias en los Institutos de Educación Superior, de Investigación y otras organizaciones.

5) Cualquier otra forma de cooperación técnica o científica que pueda ser acordada entre los dos Gobiernos.

ARTÍCULO III

Para la ejecución del presente Acuerdo, una Comisión Mixta de Cooperación Científica y Técnica se reunirá cada dos años alternativamente en Santo Domingo y Montevideo y estará integrada por delegados de ambos países.

ARTÍCULO IV

La Comisión Mixta examinará los asuntos relacionados con la ejecución del presente Acuerdo, formulará el programa bienal de actividades que deban emprenderse revisará periódicamente el programa en su conjunto y hará recomendaciones a las dos Partes.

Asimismo, las Partes podrán sugerir la celebración de reuniones especiales para el estudio de proyectos o temas específicos.

ARTÍCULO V

La ejecución del presente Acuerdo quedará a cargo de los Organismos Nacionales que para tal fin designe cada Gobierno de conformidad con la legislación interna de cada una de las Partes, a través de un Canje de Notas por la vía diplomática.

ARTÍCULO VI

Las Partes podrán solicitar de mutuo acuerdo el financiamiento y la colaboración de Organismos Internacionales o Regionales, así como de terceros países, en la ejecución de programas y proyectos resultantes de las formas de cooperación a que se refiere el Artículo II del presente Acuerdo.

ARTÍCULO VII

Cada Parte otorgará todas las facilidades necesarias para la entrada, permanencia y salida de personal que, en forma oficial, intervenga en los proyectos de cooperación. Este personal se someterá a las disposiciones nacionales vigentes en el país receptor y no podrá dedicarse a ninguna actividad ajena a sus funciones, sin la previa autorización de las dos Partes.

Asimismo, ambas Partes otorgarán todas las facilidades administrativas y fiscales necesarias para la entrada y salida del equipo y materiales que se utilizarán en la realización de proyectos, conforme a sus legislaciones nacionales.

ARTÍCULO VIII

Los programas de investigación se ejecutarán de acuerdo a lo dispuesto por las leyes y reglamentos del Estado en que se realicen.

ARTÍCULO IX

El intercambio de información científica y técnica entre las Partes se realizará a través de los organismos designados por las mismas.

La Parte que suministre información podrá señalar a la Otra, cuando lo juzgue conveniente, restricciones para su difusión. Cuando la difusión sea posible, las Partes acordarán las condiciones y el alcance de la misma.

ARTÍCULO X

La Parte que reciba a los expertos, designará al personal auxiliar necesario para la eficiente ejecución del programa. Los expertos proporcionarán al personal auxiliar en el país que los reciba la información técnica necesaria que se refiere a los métodos y prácticas que deben ser utilizados en la ejecución de los programas respectivos, así como los principios en que se fundamentan.

ARTÍCULO XI

Los términos de financiamiento y las modalidades de cooperación científica y técnica a que se refiere el

presente Acuerdo se concertarán en cada caso durante la elaboración del programa respectivo.

ARTÍCULO XII

Las disposiciones del presente Acuerdo regirán cualquier arreglo complementario que se celebre en materia de cooperación científica y técnica.

ARTÍCULO XIII

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que se celebre el canje de instrumentos de ratificación, una vez cumplidas las disposiciones previstas por la legislación de cada Parte.

ARTÍCULO XIV

El presente Acuerdo tendrá una vigencia de cinco años y se extenderá tácitamente por períodos anuales. En cualquier momento, una de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo, mediante notificación formulada a la Otra, por vía diplomática, con seis meses de antelación.

La denuncia de este Acuerdo no afectará los proyectos en ejecución acordados durante su vigencia, a menos que se convenga lo contrario entre las Partes.

HECHO en la ciudad de Montevideo, a los veintiún días del mes de agosto del año dos mil uno, en dos textos originales, siendo ambos igualmente auténticos.

(SIGUEN FIRMAS)".

Anexo I al
Rep. Nº 170

"CÁMARA DE REPRESENTANTES
Comisión de Asuntos Internacionales

I N F O R M E

Señores Representantes:

El presente Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica con el Gobierno de la República Dominicana persigue contribuir al desarrollo de las relaciones económicas y sociales de nuestro país con ese país caribeño.

El mencionado instrumento se compone por medio de catorce artículos.

En el Artículo I se establece el compromiso de fomentar la cooperación entre las Partes en la materia propia del Acuerdo, estableciendo programas bienales integrados por proyectos concretos en las áreas de interés común que acuerden las Partes.

El Artículo II focaliza las formas en que se ha de desarrollar la cooperación entre las Partes.

El Artículo III crea una Comisión Mixta de Cooperación Científica y Técnica, la que se reunirá cada dos años, alternando Montevideo y Santo Domingo como lugar de reunión. La citada Comisión se integrará por delegados de ambos países.

El Artículo IV formula las competencias de la Comisión Mixta, entre ellas examinar los temas relativos a la ejecución del presente Acuerdo, formular los programas de actividades, revisar los programas bienales y hacer las recomendaciones que correspondan.

El Artículo V señala que cada Parte designará como ejecutores del Acuerdo a organismos nacionales, la designación procederá de conformidad con la legislación interna de cada país mediante canje de notas, vía diplomática.

El Artículo VI habilita a que las Partes acudan ante organismos internacionales o regionales de modo de solicitar de mutuo acuerdo el financiamiento o colaboración financiera, con el objetivo de efectuar programas y proyectos en aplicación del Artículo II del presente Acuerdo.

En el Artículo VII se acuerda que cada Parte otorgará a la otra, facilidades para la entrada, permanencia y salida del personal que intervenga oficialmente en los proyectos del Acuerdo. Asímismo, se otorgarán facilidades fiscales y administrativas para salida y entrada de materiales, relativos a los proyectos de cooperación.

Todas las acciones del Artículo VII se darán conforme a la legislación nacional de cada una de las Partes.

El Artículo VIII establece los programas del Acuerdo, los mismos se ejecutarán de acuerdo a la legislación del Estado en donde se lleven a cabo.

El Artículo IX define que el intercambio de información científica y técnica se lleve a cabo por medio de los organismos designados por las Partes, ya referidos en el Artículo V.

En cuanto al alcance de la mencionada información, la parte que la suministra podrá restringir su difusión si lo cree conveniente así como acordar condiciones si se decidiese su difusión.

El Artículo X habilita a que la Parte que recibe a los técnicos, expertos, etcétera, habrá de designar al personal auxiliar a efectos de la ejecución de los programas.

El Artículo XI refiere a que el financiamiento de la cooperación científica y técnica, se concretará en

cada caso durante la elaboración del programa respectivo.

Cualquier arreglo complementario en la materia del presente Acuerdo será regido por las disposiciones que estamos examinando.

Como es norma, restan para el final los artículos que introducen la entrada en vigor, la vigencia, que será por cinco años, y la eventual denuncia del Acuerdo.

Como se podrá observar se trata de un texto sencillo, no obstante ello estamos seguros que el presente Acuerdo habrá de contribuir a la profundización de las relaciones con un país hermano de nuestro continente latinoamericano y con el cual llevamos un excelente marco de relaciones bilaterales.

En mérito a lo expuesto, vuestra Comisión de Asuntos Internacionales recomienda a la Cámara de Representantes acceder a lo solicitado por el Poder Ejecutivo.

Sala de la Comisión, 14 de julio de 2010.

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO, Miembro Informante, FERNANDO AMADO, MARÍA ELENA LAURNAGA, JOSÉ CARLOS MAHÍA, JAIME MARIO TROBO".

Anexo II al
Rep. Nº 170

"PODER EJECUTIVO
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas
Ministerio de Educación y Cultura
Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Salud Pública
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca

Montevideo, 5 de julio de 2010.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, de conformidad con el artículo 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de reiterar el mensaje de fecha 8 de junio de 2009[1], que se adjunta, por el cual se solicitó la aprobación parlamentaria del "Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Dominicana", suscrito en la ciudad de Montevideo, el 21 de agosto de 2001.

Al mantenerse vigentes los fundamentos que en su oportunidad dieron mérito al envío de aquel mensaje, el Poder Ejecutivo se permite solicitar a ese Cuerpo la pronta aprobación del mismo.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

JOSÉ MUJICA, LUIS ALMAGRO, FERNANDO LORENZO, RICARDO EHRLICH, EDGARDO ORTUÑO, TABARÉ AGUERRE.

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Apruébase el "Acuerdo de Cooperación científica y Técnica entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Dominicana"[2], suscrito en la ciudad de Montevideo, el 21 de agosto de 2001.

Montevideo, 5 de julio de 2010.

LUIS ALMAGRO, FERNANDO LORENZO, RICARDO EHRLICH, EDGARDO ORTUÑO, DANIEL OLESKER, TABARÉ AGUERRE".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Diputado Martínez Huelmo.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Señor Presidente: el informe que llega de la Comisión, y que está en poder de los señores legisladores, fue votado por la unanimidad de sus miembros.

Sin mengua de ello, he sido advertido por la Secretaría de una situación sobre la que quiero que quede constancia. En la Comisión trabajamos en un proyecto que fue retirado del archivo al comienzo de esta Legislatura. El artículo único de esa iniciativa, de 8 de junio de 2009, establecía: "Apruébase el Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de la República Dominicana, firmado en Montevideo, [...]", en determinada fecha. Cuando nosotros estudiamos este proyecto, lo hicimos en base a ese vocablo: "firmado".

[1] NOTA: El mensaje de 8 de junio de 2009 figura en el Repartido Nº 170 de 2010.

[2] NOTA: El texto del Acuerdo figura en el Repartido Nº 170 de 2010

Ahora bien, cuando el Poder Ejecutivo nos envía el nuevo proyecto ratificando el mensaje -porque tenía interés en que se tratara-, lo único que cambió en la iniciativa es que, en lugar del vocablo "firmado", se utiliza el término "suscrito" en la ciudad de Montevideo. Entonces, proponemos que se vote este proyecto con la diferencia anotada, es decir que lo que vale no es el vocablo "firmado" sino "suscrito". A los efectos, es lo mismo; el convenio no cambia un ápice.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Debe quedar claro cuál proyecto sugiere votar, si el primero o el segundo.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Propongo que se vote el proyecto de ley del actual Poder Ejecutivo, que refiere al acuerdo de cooperación "suscrito" en la ciudad de Montevideo el 21 de agosto de 2001.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Con la aclaración realizada, si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Sesenta y dos en sesenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y seis: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR VARELA NESTIER.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y siete en sesenta y ocho: AFIRMATIVA.

(No se publica el texto del proyecto aprobado por ser igual al remitido por el Poder Ejecutivo)

20.- Licencias. Integración de la Cámara.

——Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar la solicitud de licencia del señor Representante Rodrigo Goñi, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827, por los días 17 y 18 de agosto 2010, convocándose al suplente siguiente, señor César Panizza".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y tres en setenta y ocho: AFIRMATIVA.

Queda convocado el suplente correspondiente, quien se incorporará a la Cámara en la fecha indicada.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente solicito licencia por los días 17 y 18 del presente mes, por motivos personales.

Atentamente.

RODRIGO GOÑI ROMERO
Representante por Salto".

"Salto, 11 de agosto de 2010.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Ivonne Passada
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted, que por esta única vez no he de aceptar la convocatoria para integrar el Cuerpo que usted preside y de la cual he sido objeto en virtud de la licencia solicitada por el Representante Nacional Cdor. Rodrigo Goñi para los días martes 17 y miércoles 18 del corriente.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente,

Gustavo A. Coronel".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Salto, Rodrigo Goñi Romero.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por los días 17 y 18 de agosto de 2010.

II) Que, por esta única vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente, señor Gustavo Coronel.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales, por los días 17 y 18 de agosto de 2010, al señor Representante por el departamento de Salto, Rodrigo Goñi Romero.

2) Acéptase, por esta única vez, la denegatoria presentada por el suplente siguiente, señor Gustavo Coronel.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2004 del Lema Partido Nacional, señor César Panizza.

Sala de la Comisión, 10 de agosto de 2010.

VÍCTOR SEMPRONI, GUILLERMO FACELLO, FABRICIO MARIONE".

21.- Sacachispas. (Designación al centro poblado ubicado en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, situado al este del arroyo Perico Flaco).

——Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Sacachispas. (Designación al centro poblado ubicado en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, situado al este del arroyo Perico Flaco)".

(ANTECEDENTES:)

Rep N° 261

"PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Desígnase "Sacachispas" a la población ubicada en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, que se encuentra a cuatro kilómetros del cerro de los Claveles y a cuarenta y siete kilómetros y medio de la ciudad de Mercedes, situada al este del arroyo Perico Flaco.

Montevideo, 1º de octubre de 2008.

GONZALO NOVALES, Representante por Soriano, ROQUE ARREGUI, Representante por Soriano.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado domingo 28 de setiembre se realizó una importante consulta popular en la población del departamento de Soriano que unos denominan Sacachispas y otros Villa Darwin, pero que legalmente no tiene denominación, con el fin de que lo que la población resolviese en torno a dirimir una situación con dos tradiciones de nombres tan arraigados y distintos y tan válidos uno como el otro, fuese tomado como elemento determinante para que los suscritos presentasen un proyecto de ley al respecto.

Es así que se confeccionó un padrón integrado por todos aquellos que tuviesen la credencial cívica MGD que corresponde al pueblo, más todos los habitantes del pueblo mayores de 16 años que comprobasen la residencia.

Votaron 488 personas: 248 lo hicieron por Sacachispas, 237 por Villa Darwin; 2 votos anulados y uno en blanco.

Hubo una participación activa en la jornada y todos asumieron como válido este mecanismo para expresar que la voluntad emergente de las urnas se plasmase en proyecto de ley.

Esta población se encuentra a 47 kilómetros y medio de Mercedes (capital del departamento de Soriano); yendo por ruta 14 se accede en el kilómetro 33 y medio a un camino vecinal y a 14 kilómetros de dicho punto se halla la misma.

La población está ubicada en una zona eminentemente agropecuaria, estando rodeada de estancias.

Tiene escuela pública, destacamento policial, policlínica, Junta Local y dependencia de OSE, como asimismo también una guardería, un club deportivo y varios comercios (panadería, almacenes y bares).

Distintas denominaciones se han empleado para el pueblo: Perico Flaco, Zona de Cololó, Sacachispas, Villa Darwin, Villa Lourdes, etcétera.

Las dos que generaron tradición y se mantuvieron a través del tiempo fueron Sacachispas y Villa Darwin.

De Sacachispas se cuenta que su origen está en que las personas del lugar se sacaban chispas por problemas entre ellas, habiendo distintas historias al respecto.

De Villa Darwin, el motivo es que el afamado Charles Darwin pasó y tuvo una pequeña estadía por la zona en 1833.

La controversia por el nombre ha sido dirimida en forma democrática y asumida por todos de la mejor forma posible, votando y aceptando el fallo de la consulta popular.

Recogiendo este pronunciamiento es que los Diputados que suscriben este proyecto, proponen al Cuerpo que se denomine "Sacachispas" a esta población.

Montevideo, 1º de octubre de 2008.

GONZALO NOVALES, Representante por Soriano, ROQUE ARREGUI, Representante por Soriano.

"CÁMARA DE REPRESENTANTES
Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente

I N F O R M E

Señores Representantes:

Vuestra Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente ha considerado y aprobado el proyecto de ley por el que se designa "Sacachispas" a la localidad ubicada en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, en la margen este del arroyo Perico Flaco.

Durante mucho tiempo, a una pequeña población del departamento de Soriano se la identificó con dos nombres diferentes: Sacachispas o Villa Darwin.

Sus pobladores, orgullosos de su pueblo debido al carácter solidario, trabajador -y en este sentido, debemos mencionar que en gran mayoría sus habitantes son peones de estancia, capataces, changadores-, se sentían molestos por la falta de definición en cuanto a no saber exactamente cómo era el nombre nada más y nada menos que de su pueblo.

Su gente, orgullosa del lugar en que viven y que además avanza en cuanto a la consecución de los diferentes servicios: Junta Local con tres funcionarios; escuela pública con más de cien alumnos de la localidad y zonas adyacentes hasta noveno grado, que además cuenta con sala de informática conectada a Internet y funciona un Centro CAIF llamado "Las Chispitas", en clara alusión a una de sus denominaciones. Cuenta con servicio de energía eléctrica y agua potable y servicio telefónico gracias a dos teléfonos públicos.

Hasta hace poco tiempo sus pobladores se dividían en torno a una discusión por la definición de la denominación del pueblo. La situación llegó a un punto donde los Diputados del departamento de Soriano, Gonzalo Novales y Roque Arregui, más allá de sus diferentes puntos de vista sobre este mismo tema, decidieron en acuerdo con los pobladores, llegar a la definición de la controversia mediante la elección popular.

Se acordaron las condiciones mediante una Comisión constituida por cinco integrantes de la Junta Electoral, un delegado de la Intendencia Municipal de Soriano, tres de la Junta Departamental, uno por cada una de las dos opciones y los dos Diputados. La misma definió quiénes estarían habilitados para votar y ejerció los controles, que le dieron garantías al acto.

Por escaso margen, "Sacachispas" fue la opción ganadora, y tal como estaba previsto, los legisladores del departamento presentaron el proyecto de ley que hoy se pone a consideración de esta Cámara.

La Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente, que ha seguido desde el principio la discusión generada en torno a esta cuestión, ha entendido por unanimidad aconsejar al plenario el voto favorable de este proyecto de ley, por entender que el diferendo se resolvió en forma democrática.

Sala de la Comisión, 15 de octubre de 2008.

DANIEL MAÑANA, Miembro Informante, UBERFIL HERNÁNDEZ, JORGE PATRONE, GONZALO TEXEIRA GALLARDO, MÓNICA TRAVIESO".

Anexo I al
Rep. Nº 261

"CÁMARA DE REPRESENTANTES
Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente

I N F O R M E

Señores Representantes:

Vuestra Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente ha considerado y aprobado el proyecto de ley por el que se designa "Sacachispas" a la localidad ubicada en la 10ª Sección Judicial del de-

partamento de Soriano, en la margen Este del arroyo Perico Flaco.

Durante mucho tiempo, a una pequeña población del departamento de Soriano se la identificó con dos nombres diferentes: Sacachispas o Villa Darwin.

Sus pobladores, orgullosos de su pueblo debido al carácter solidario, trabajador -y en este sentido, debemos mencionar que en gran mayoría sus habitantes son peones de estancia, capataces, changadores-, se sentían molestos por la falta de definición en cuanto a no saber exactamente cómo era el nombre nada más y nada menos que de su pueblo.

Su gente, orgullosa del lugar en que viven y que además avanza en cuanto a la consecución de los diferentes servicios: Junta Local con tres funcionarios; escuela pública con más de cien alumnos de la localidad y zonas adyacentes hasta noveno grado, que además cuenta con sala de informática conectada a Internet y funciona un centro CAIF llamado "Las Chispitas", en clara alusión a una de sus denominaciones. Cuenta con servicio de energía eléctrica y agua potable y servicio telefónico gracias a dos teléfonos públicos.

Hasta hace poco tiempo sus pobladores se dividían en torno a una discusión por la definición de la denominación del pueblo. La situación llegó a un punto donde los Diputados del departamento de Soriano, Gonzalo Novales y Roque Arregui, más allá de sus diferentes puntos de vista sobre este mismo tema, decidieron en acuerdo con los pobladores, llegar a la definición de la controversia mediante la elección popular.

Se acordaron las condiciones mediante una Comisión constituida por cinco integrantes de la Junta Electoral, un delegado de la Intendencia Municipal de Soriano, tres de la Junta Departamental, uno por cada una de las dos opciones y los dos Diputados. La misma definió quiénes estarían habilitados para votar y ejerció los controles, que le dieron garantías al acto.

Por escaso margen, "Sacachispas" fue la opción ganadora, y tal como estaba previsto, los legisladores del departamento presentaron el proyecto de ley que hoy se pone a consideración de esta Cámara.

La Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente, en el Período anterior, ha seguido desde el principio la discusión generada en torno a esta cuestión, y en su momento entendió por unanimidad aconsejar al Plenario el voto favorable de este proyecto de ley, por entender que el diferendo se resolvió en forma democrática, aprobándose en la Cámara de Representantes el proyecto, que luego no fue considerado por el Senado.

Esta Comisión revisó todos los antecedentes y recibió a representantes de la Junta Departamental de Soriano así como del Representante Nacional por el departamento de Soriano, Gonzalo Novales, y como conclusión acuerda por unanimidad aconsejar al Plenario el voto favorable al proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 14 de julio de 2010.

GERARDO AMARILLA, Miembro Informante, JOSÉ ANDRÉS AROCENA, JULIO BANGO, MARTHA MONTANER, DARÍO PÉREZ BRITO, EDGARDO RODRÍGUEZ, MARIO SILVERA".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Diputado Amarilla.

SEÑOR AMARILLA.- Señor Presidente: voy a leer el informe que redactara la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de un proyecto de ley que ya fuera votado por esta Cámara en la Legislatura pasada y que, lamentablemente, no fue considerado en el Senado. Vamos a intentar que durante este período culmine ese proceso, en el que tuvo una activa e interesante participación la comunidad, que se vio involucrada en la resolución de este tema.

La Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente ha considerado y aprobado el proyecto de ley por el que se designa "Sacachispas" a la localidad ubicada en la 10ª Sección Judicial del departamento de Soriano, en la margen este del arroyo Perico Flaco.

Durante mucho tiempo, a esta pequeña población del departamento de Soriano se la identificó con dos nombres diferentes: "Sacachispas" o "Villa Darwin". Sus pobladores, orgullosos de su pueblo debido a su carácter solidario, trabajador -en este sentido debemos mencionar que en su gran mayoría los habitantes son peones de estancia, capataces, changadores-, se sentían molestos por la falta de definición, por no saber exactamente cuál era el nombre nada más y nada menos que de su propio pueblo.

Su gente está orgullosa del lugar donde vive y además avanza en la consecución de diferentes servicios, como la Junta Local y la escuela pública, que además cuenta con sala de informática conectada a Internet y donde funciona un centro CAIF llamado "Las Chispitas", en clara alusión a una de sus denominaciones. Además, cuenta con servicio de energía eléctrica, agua potable y servicio telefónico, gracias a dos teléfonos públicos.

Hasta hace poco tiempo, sus pobladores se dividían debido a una discusión por definir el nombre del pueblo. La situación llegó a un punto en el que los Diputados de aquel entonces del departamento de Soriano, Gonzalo Novales y Roque Arregui, más allá de sus diferentes puntos de vista sobre este mismo tema, en acuerdo con los pobladores decidieron llegar a la definición de la controversia mediante la elección popular.

Se acordaron las condiciones mediante una Comisión constituida por cinco integrantes de la Junta Electoral, un delegado de la Intendencia Municipal de Soriano, tres de la Junta Departamental, uno por cada una de las dos opciones que había y, por supuesto, los dos Diputados. Esta definió quiénes estarían habilitados para votar y ejerció los controles, que le dieron garantías al acto.

Por escaso margen, "Sacachispas" fue la opción ganadora y, tal como estaba previsto, los legisladores del departamento presentaron el proyecto de ley que hoy se pone a consideración de esta Cámara.

En la Legislatura anterior, la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente siguió desde el principio la discusión generada en torno a este tema, y en su momento decidió por unanimidad aconsejar al plenario el voto afirmativo de este proyecto de ley, ya que entendió que el diferendo se había resuelto en forma democrática; luego se aprobó en la Cámara de Representantes el proyecto que más tarde no fue considerado por el Senado.

Esta Comisión revisó todos los antecedentes y recibió a representantes de la Junta Departamental de Soriano, así como al Representante Nacional por ese departamento, Gonzalo Novales, y como conclusión acuerda por unanimidad aconsejar al plenario el voto afirmativo del proyecto de ley.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Arregui.

SEÑOR ARREGUI.- Señor Presidente: efectivamente, como mencionaba el señor Diputado Amarilla, esta es una propuesta que surge de la población luego de que se realizara una consulta.

Hay muchos antecedentes históricos en cuanto al nombre del pueblo, por ejemplo, el de Perico Flaco. Inclusive, hay antecedentes parlamentarios de hace muchísimas décadas, cuando hubo una propuesta de determinados legisladores -no importan los Partidos ni los nombres- de designarlo "Villa Lourdes" e inmediatamente después integrantes de otro Partido Político, en nombre del laicismo, propusieron llamarlo "Villa Darwin" para no hacer alusión a la Virgen.

El tiempo pasó y en el sentir popular se instalaron dos nombres: "Sacachispas", que viene de mucho tiempo atrás, y "Villa Darwin". Esta era la realidad en la cual estábamos parados para decidir sobre el nombre de dicha población.

"Sacachispas" tiene antecedentes muy antiguos. "Villa Darwin" viene de aproximadamente la mitad del siglo pasado, allá por 1950, y en la población el tema estaba muy dividido.

Fue así que hace dos Legislaturas, un Diputado presentó un proyecto de ley, pero sin consultar a la población. En ese momento, los Diputados Vener Carboni y quien habla planteamos la necesidad de hacer una consulta popular para no adoptar definición en un tema de tanta sensibilidad. En aquel momento consultamos a la Corte Electoral si podía dar las garantías necesarias para hacer una consulta, pero respondieron que no era su cometido, por lo cual pensamos que lo mejor era instrumentarla por otra vía.

Vino la crisis de 2002, la angustia de la gente en los años siguientes, y lo menos que se podía hacer era detenerse un minuto para definir este tema y hacer una consulta popular.

Así es que en la Legislatura pasada, conjuntamente con el señor Diputado Novales nos pusimos totalmente de acuerdo en organizar y realizar una consulta popular. El señor Diputado Amy integraba la Junta Departamental. Allí, las tres bancadas políticas que tenían representación también se pusieron de acuerdo. Quienes actuaron en la organización y en el

contralor de la elección fueron cinco miembros de la Junta Electoral a título personal, no en representación del organismo. Con esto quiero decir que hubo unanimidad de todos los actores políticos del departamento de Soriano, incluido el Intendente Municipal, para seguir este procedimiento.

En la zona se realizaron dos o tres asambleas en las que se fijaron las reglas de juego y quiénes iban a participar del padrón. Se definió que quienes podrían votar serían aquellos que tuviesen las credenciales con la serie correspondiente a esta población y aquellas personas mayores de dieciséis años que viviesen en el lugar, con las garantías correspondientes.

Se realizó una campaña electoral muy intensa, como nunca vi. No se salvaron de ser pintadas las calles, las garitas ni las piedras que había en el lugar, hasta que se realizó el proceso electoral. La diferencia fue muy pequeña. Fue aprobada por mayoría la denominación "Sacachispas". Hubo una diferencia de doce votos. Como la democracia lo determina, cuando todos nos sometemos al fallo popular una diferencia, aunque sea de un voto, avala el resultado mayoritario. Es por eso que quien habla, sin pronunciarse sobre cuál sería la mejor denominación para la población y más, aun no viviendo allí, respalda el pronunciamiento de la Comisión que trabajó tan activamente. También solicita al Cuerpo que se apruebe la denominación que fue elegida por los pobladores.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Semproni.

SEÑOR SEMPRONI.- Señor Presidente: después de haber escuchado todos los argumentos que se han dado a favor de esta posición, propuesta por la Comisión, a mi juicio, el Cuerpo no tiene otro camino que aceptarla y aceptar la denominación "Sacachispas" para este poblado.

Como bien decía el señor Diputado Arregui, cuando se aplica un procedimiento de estas características no importa que la diferencia sea de 11 votos o de uno. Hay una posición mayoritaria, y el ejercicio y la aplicación plena de la democracia exigen aceptar el resultado que surge de dicha consulta. Pero una cosa es aceptar el resultado y otra es no tener en cuenta las argumentaciones de quienes, no habiendo llegado a tener la mayoría, luego se manifiestan en contra de algunos de los hechos ocurridos en aplicación estricta de las reglas de juego establecidas para la consulta. Posteriormente a esta, recibimos en nombre de los habitantes de ese poblado más de 220 firmas que cuestionaban la resolución que se tomó. Aclaro que los votos a favor de "Sacachispas" fueron 248 y que los votos por la otra denominación, "Villa Darwin", fueron 237. Hubo 11 votos de diferencia. A mi juicio, el resultado de la consulta es indiscutible. Luego, se produce la movilización de los vecinos y aparecen los 220 reclamantes.

Como vemos, está todo muy confuso. El tema es muy polémico. Quiero dejar constancia de las argumentaciones de quienes luego reclaman, no porque las reglas hayan estado mal aplicadas sino porque el hecho de autorizar que votara toda la gente que tuviera credencial cívica con serie MGD -fue lo que se acordó-, tendría que haber sido objetado. Lo cierto es que, en Uruguay, donde no somos proclives a tener la credencial cívica correspondiente al lugar en que vivimos, muchísimas de las 248 personas que votaron no viven más en esa villa, pero todavía tienen la credencial de esa localidad. Es decir que incidieron en un resultado que para ellos es un tema menor, y concurrieron simplemente porque fueron invitados, trasladados o se puso locomoción a disposición a quienes votaban por el nombre "Sacachispas". Estoy manejando los argumentos de quienes luego cuestionan el resultado. Lo hago con la única finalidad de que quede constancia en la versión taquigráfica a la hora en que este proyecto sea votado. Así como no es bueno desconocer un resultado que se alcanzó democráticamente, tampoco es bueno desconocer el reclamo que surge de una movilización importante, que tiene casi la misma cantidad de adhesiones que la votación que lo definió.

Hechas estas aclaraciones, en función de los argumentos expresados, de la propuesta de la Comisión, y de la posición sustentada por nuestra bancada, vamos a acompañar con nuestro voto el resultado "democrático" -entre comillas, en función de lo que recién se cuestionó- surgido de las urnas para que ese pueblo pase a llamarse "Sacachispas". Como bien se dijo, este asunto ya fue aprobado en la Legislatura anterior por este Cuerpo y pasó al Senado, que no lo trató, no sabemos por qué. Lo

cierto es que hoy tenemos este proyecto nuevamente a consideración de la Cámara.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Novales.

SEÑOR NOVALES.- Señor Presidente: el Diputado, colega y vecino del departamento de Soriano, señor Arregui, ha sido por demás explícito en su explicación, no solo en esta oportunidad sino también en la anterior.

Tal vez la explicación de por qué no se aprobó esta iniciativa en el Senado en la Legislatura anterior sea ese permanente desprecio del centralismo por las pequeñas cosas que son grandes para los pobladores del interior. Aparentemente, para mucha gente la denominación de un pueblito no es importante, pero para la gente de ese pueblo sí lo es. Además, se trata de un pueblo rural que tiene muy arraigadas sus pequeñas historias y tradiciones.

En la Legislatura anterior ya nos referimos a este tema. Voy a reiterar la lectura de un documento que ya leí anteriormente porque en esta Legislatura hay muchos Diputados nuevos y este texto pinta de cuerpo entero cómo es una población del interior y cuáles sus tradiciones. Este documento está escrito en papel sellado y timbrado. Quizás esto no tenga que ver con el tema, pero vale la pena verlo como algo anecdótico. Dice: "Los abajo firmados por una parte don Ceferino Romero por otra don Julián Esteves por otra don M.V. Ramírez y por otra don Fortunato Prestes han convenido correr una carrera en las condiciones siguientes: 1° El señor Romero hará correr una yegua colorada de nombre Mulita orejana. El señor Esteves una yegua alazana de nombre Sospecha orejana. El señor Ramírez un caballo picazo de nombre 'pa los tres'.- El señor Prestes una yegua malacara de nombre Revuelta.- 2° El tiro a correr será de 400 metros parte de ellos en la pista del señor Romero y saliendo por banderas.- 3° La apuesta es de 25 pesos por cada parte que perderá el que no haga correr su caballo.- 4° El peso de los corredores será a igualarse de 60 a 62 kilos.- 5° Esta carrera se soltará a las 14 horas o serán puestos en el camino a las 14 horas del día 27 de junio.- 6° Esta carrera se repetirá el día 11 de julio próximo a soltar por cinta en la pista del señor Tristán Vargas y en el tiro de 450 mts. siendo apuesta y demás condiciones las mismas estipuladas para esta carrera.- Sacachispas Junio 10/937 [...]", y luego figuran las firmas del bolichero, que era testigo, y de quienes ponían los caballos.

Esto es historia viva, esta es la verdadera tradición del interior de nuestro país.

Quiero resaltar la caballerosidad del señor Diputado Arregui. Cuando hicimos aquel arreglo -que seguramente fue como esa carrera, de bandera verde, con un final cabeza a cabeza- no dudó un instante en presentar este proyecto y actuó como lo que es, un verdadero caballero. Por lo tanto, espero que este proceso termine, que llegue a buen término de una vez por todas.

Con mucho asombro he oído algunas manifestaciones que hubiese querido no escuchar, porque no sé qué fin tienen. Hay una verdad y una realidad: esto se hizo con representación de todas las partes, a través de una consulta democrática, con elecciones a las que nos tiene acostumbrados la democracia, es decir, con todas las garantías. Sin embargo ahora hay doscientas firmas -no sé quién las calificó, si corresponden al documento o si fueron recogidas de buena voluntad- que me permito negar. Lo que se alcanzó con la elección realizada fue un documento oficial y lo otro son versiones. Reitero que hubiese querido no haber escuchado determinadas cosas y deseo que esto llegue a buen fin.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Amy.

SEÑOR AMY.- Señor Presidente: como bien decía el señor Diputado Arregui, cuando se llevó a cabo este comicio quien habla integraba la Junta Departamental de Soriano.

Yo también he sido permanentemente solicitado a través de cartas o de notas que se me han hecho llegar por "e-mail" para que se reconsidere la votación a la que aquí se hizo referencia. Quiero confesar que muchos de quienes han hecho este "lobby" -para utilizar una terminología actual- pertenecen a mi colectividad política. Pero lo que no puede admitir un buen colorado, un buen demócrata, es no acatar los resultados que emergen de una elección limpia, clara y cristalina.

Quienes perdieron, quieren ganar en la liga lo que perdieron en la cancha, como dice el viejo refrán. En las reuniones preparatorias que la Junta

Departamental realizó, ambos bandos -el que postulaba el nombre de "Villa Darwin" y el que lo hacía por "Sacachispas"- aceptaron las reglas del juego, es decir, iban a participar quienes tuvieran la credencial con la serie correspondiente a la sección electoral de "Villa Darwin" o de "Sacachispas". Quienes hoy reclaman o intentan invalidar el procedimiento, lo convalidaron con su participación.

Además, rechazo categóricamente los juicios de valor respecto a que hubo irregularidades en el procedimiento. ¡De ninguna manera! Salvo que también se cuestione la honorabilidad y la representatividad que tiene una Junta Departamental, que es tan sagrada e importante como el recinto en el que ahora nos encontramos. Allí estaban los tres partidos representados garantizando el acto comicial. Reitero que mi espíritu es democrático y no critico los resultados cuando emergen de un acto como este, limpio y cristalino, con la total y absoluta asepsia con la que se debe llevar adelante en un Estado democrático.

Asimismo, quiero decir que esta vieja disputa tiene mucho de color político y que el nombre "Sacachispas" ha tenido una doble homologación. Este es un argumento categórico, también emergente del voto popular. Aquí hay una gran disputa interna y me parece que con muy buen criterio el señor Diputado Novales no la ha abordado, puesto que integra uno de los Partidos. Este asunto está dividido en dos bandos: por un lado, quienes de alguna manera están alineados históricamente con la familia Gil y, por otro lado, quienes no están con la familia Gil. Palabras más, palabras menos, esto es así. Por lo tanto, quienes cuestionan el procedimiento e intentan invalidar la elección deberían haberlo hecho a través de los Gil -que en "Villa Darwin" son candidatos por el Partido Nacional-, negándoles el voto en las elecciones municipales. Sin embargo lo homologaron, lo convalidaron nuevamente, determinando que el Partido Nacional, en "Villa Darwin" o "Sacachispas", ganara con una ventaja pocas veces vista.

Entonces, ante el peso contundente de este doble argumento, huelga cualquier tipo de especulación. ¡La rechazo de plano! Esta tiene doble homologación: la emergente del voto -a través de quienes estuvieron a cargo del comicio- y la que surgió de las elecciones municipales pasadas.

Para mí, como representante del departamento, representante del Partido Colorado, y representante de un sistema democrático, esto no admite la más mínima discusión ni consideración. Por quienes perdieron, lo lamento mucho; tengo muchos amigos en ese bando, pero estas son las reglas del juego, que hay que respetar, sobre todo si nos preciamos de ser buenos demócratas.

Gracias, Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cinco en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR AMY.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cinco en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

(No se publica el texto del proyecto aprobado por ser igual al informado que corresponde al presentado)

22.- Instituto Nacional de Logística. (Creación).

Se pasa a considerar el asunto que figura en quinto término del orden del día: "Instituto Nacional de Logística. (Creación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. N° 181

"PODER EJECUTIVO
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 10 de agosto de 2009.

Señor Presidente de la Asamblea General

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo con el objeto de someter a su consideración el proyecto de ley que se adjunta, por el cual se crea y se establece la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Logística, se regulan las bases de su funcionamiento orgánico y se desarrollan sus cometidos.

A continuación se detallan las consideraciones que justifican esta iniciativa:

1. El crecimiento del sector logístico en el último quinquenio ha ubicado a este sector de la economía nacional como uno de los más dinámicos y un generador de divisas al nivel de las principales actividades tradicionales de exportación. El sector logístico ha exportado servicios durante el año 2008 por una cifra superior a los 800 millones de dólares. El puerto de Montevideo maneja una cantidad de contenedores superior al doble de la generada por los flujos de exportación e importación nacionales, convirtiéndose en un puerto "hub" para la región y los proyectos de inversión, tanto a nivel portuario como aeroportuario tienen en común el objetivo de posicionar al Uruguay como el centro de distribución de mercaderías para la región.

2. El sector privado vinculado a las actividades de la cadena logística, que incluye las actividades vinculadas al transporte, el almacenamiento, el fraccionamiento y empaquetado de mercaderías vinculadas al comercio exterior del país o de terceros países (ya sea en regímenes especiales como puerto libre, zonas francas o la actividad normal), ha solicitado reiteradamente, en los foros especializados, la creación de un marco institucional en el cual estar representados.

3. En ese marco y siendo sensible al reclamo del sector privado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por Resolución Ministerial de fecha 27 de octubre de 2008, encomendó a la Dirección Nacional de Inversiones y Planificación las funciones de apoyo y desarrollo del sector logístico nacional, pasando a denominarse Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones (DNLPI). Simultáneamente asignó a la DNLPI la tarea de proyectar la creación del Instituto Nacional de Logística (INALOG), bajo el esquema institucional de un órgano de derecho público no estatal en el cual estarán representados el Poder Ejecutivo y las entidades más representativas de la generación de cargas y de los servicios logísticos a las mismas y, en general, al comercio exterior.

4. La DNLPI, por instrucción del MTOP dirige un Grupo de Trabajo para la creación del Instituto en el cual están representados entre otros la Cámara de Comercio y Servicios, la Unión de Exportadores, la Cámara de Industrias, la Cámara Uruguaya de Logística, la Asociación Uruguaya de Despachantes de Aduana, el Centro de Navegación, la Cámara de Zonas Francas, la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga y, por el Poder Ejecutivo, el MTOP, el MEF y el MRREE. Este Grupo de Trabajo realizó reuniones durante los meses de noviembre y diciembre de 2008, con asistencia plena de sus integrantes. El fruto de estos trabajos es la elaboración consensuada de dos proyectos normativos: por una parte la ley de creación del INALOG (objeto de esta exposición de motivos), y por otra, un Decreto propiciando la creación de la Comisión Nacional de Logística (CONALOG), la cual se propone como un órgano precursor del Instituto, del cual recoge algunos de sus cometidos más relevantes y que cesará sus funciones una vez aprobada la ley de creación del INALOG.

5. En atención a las necesidades identificadas por los agentes públicos y privados del sector y a efectos de un desarrollo eficaz y eficiente del mismo, se propone que los cometidos del INALOG sean los siguientes:

- el control de la profesionalidad y calidad del sector;
- la propuesta de normativas específicas;
- la coordinación de acciones con los Ministerios y Entes Autónomos competentes;
- el asesoramiento al Poder Ejecutivo en las materias de su competencia;
- la investigación económica sobre el impacto del sector a nivel nacional y regional y el asesoramiento en negociaciones internacionales que afectan al sector;
- la formación de agentes a todos los niveles;
- la promoción de la marca Uruguay Logístico a todo nivel.

6. El objetivo estratégico del Instituto Nacional de Logística es fomentar la articulación y coordinación entre los distintos actores (en ocasiones complementarios, en ocasiones competidores) de modo de potenciar las sinergias entre ellos y aprovechar al máximo los recursos disponibles.

7. Es necesario definir una Política de Estado para el desarrollo del sector logístico, por lo cual se pretende que los Ministerios de Transporte y Obras Públicas (a través de la Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones), el Ministerio de Relaciones Exteriores (a través de la Dirección de Asuntos Económicos) y el Ministerio de Economía y Finanzas (a través de la Dirección Nacional de Aduanas), sean interlocutores y contrapartes del Instituto, coordinando sus acciones con el mismo.

8. El INALOG será una institución de planta funcionarial reducida, de alto contenido técnico, sin descuidar los necesarios aportes desde el área empresarial. Estará dirigida en lo operativo por un Gerente General a contratar en el mercado en función de conocimientos y experiencia específica relevante. El marco institucional propuesto le asegura un funcionamiento ágil, que le permita responder en forma acelerada a condiciones económicas que cambian en forma permanente.

9. Para llevar a cabo las tareas de asesoramiento, de formación, de innovación tecnológica y de promoción del sector el Instituto debe contar con recursos propios que le permitan un funcionamiento eficaz. Por ello se propone, sin perjuicio de otras fuentes de recursos, adjudicar al INALOG un porcentaje de lo recaudado por concepto de la Tasa Consular. Esta tasa, que se aplica sobre las mercaderías de importación, de esta manera volvería al sector logístico, financiando un instrumento de interés para el mismo.

10. En relación con el articulado del presente proyecto de ley, en el primer capítulo se define la naturaleza jurídica (artículo 1º). La figura de la persona pública no estatal es la que mejor se adecua a esta orientación de consecución del interés público desde el Estado, mediante la fijación de la política nacional, y fuera del Estado, para su ejecución involucrando a los distintos agentes públicos y privados interesados. El instituto ajustará su actuación a las políticas nacionales en materia de transporte, inversiones en infraestructura y regulación del comercio internacional fijadas por el Poder Ejecutivo (artículo 2º).

    La naturaleza jurídica prevista para el Instituto, implica que no integra la estructura del Estado, pero que se sitúa dentro de un marco jurídico de Derecho Público en virtud del interés público de los cometidos que se le asignan (artículo 3º); la misma, permite una intensa coparticipación del sector público y del sector privado, tanto en su dirección y administración como en su financiamiento.

    En el artículo 4º se regula lo atinente a su organización, así como los poderes jurídicos de los órganos que se crean. El órgano máximo de autoridad, al que se confieren las atribuciones de dirección y administración del Instituto y sus recursos es el Consejo de Dirección, donde están representados los intereses de los integrantes de la institución: los del Estado y los de los actores sociales que componen el mundo de la logística. Luego se resuelve la administración y representación del Instituto (artículo 5º) y las atribuciones del Consejo de Dirección (artículo 6º). A su vez, el artículo 7º detalla las funciones y responsabilidades del Gerente General.

    Los recursos del Instituto están regulados por el artículo 8º. Éste, en tanto persona pública no estatal, sus contrataciones no están alcanzadas por la normativa general aplicable a las

Administraciones Estatales, su personal no reviste la calidad de funcionario público, regulándose por las normas del Derecho Laboral, sus bienes no son estatales y sus fondos son de origen doble: público y privado.

Los artículos 9º y 10 establecen el régimen financiero del Instituto y en el artículo 11 se detallan los mecanismos de contralor.

El Poder Ejecutivo saluda al Presidente de la Asamblea General con su más alta consideración.

TABARÉ VÁZQUEZ, VÍCTOR ROSSI, GONZALO FERNÁNDEZ, ÁLVARO GARCÍA.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase el Instituto Nacional para la promoción de las actividades vinculadas al sector logístico, denominado Instituto Nacional de Logística (INALOG), como persona jurídica de derecho público no estatal, el cual actuará en el país y en el exterior.

Declárase de interés nacional la promoción de las actividades logísticas en sentido amplio, que comprenden el conjunto o sistema de servicios necesarios para cubrir en todo o en parte la cadena de suministros, tanto a nivel nacional como internacional.

Artículo 2º.- El Instituto ajustará su actuación a la políticas nacionales en materia de transporte, de inversiones en infraestructura y de regulación del comercio internacional fijadas por el Poder Ejecutivo, y participará en la coordinación de las mismas actuando como órgano asesor de éste en las materias de su competencia.

El Instituto se comunicará y coordinará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 3º.- El Instituto tendrá los siguientes cometidos:

A) Promover la profesionalización y la eficiencia del sector logístico en el país de forma de mejorar la posición competitiva de la exportación de servicios a la carga, las exportaciones de mercaderías nacionales y el ingreso de mercaderías a la región, con el fin de impulsar a Uruguay como polo de distribución regional.

B) Promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación.

Realizar acciones promocionales tendientes a posicionar al país como un exportador de servicios logísticos para la región, maximizando las exportaciones de servicios por este concepto. Crear y promover la marca URUGUAY LOGÍSTICO como distintivo de la calidad de la industria logística nacional.

Preparar y ejecutar planes, programas y acciones promocionales, tanto a nivel interno como externo, a través de representaciones permanentes, itinerantes u otras.

Coordinar las acciones promocionales de actividades logísticas que se cumplan en el exterior mediante el esfuerzo conjunto de agentes públicos y privados, contando al efecto con la colaboración y apoyo de las representaciones diplomáticas y consulares de la República.

C) Asesorar al Poder Ejecutivo en todo lo concerniente a aspectos que puedan mejorar las condiciones para la gestión logística, las inversiones en infraestructura y las negociaciones internacionales vinculadas al comercio, al transporte y a los aspectos aduaneros y fiscales que afectan al sector.

D) Desarrollar y prestar servicios de información y apoyo a los agentes del sector logístico nacional e internacional. Generar información económica que permita modelizar, en tiempo real, la posición competitiva del país en la región, por modos de transporte, rutas y productos.

E) Identificar las necesidades de formación de los agentes del sector, tanto a nivel terciario como de mandos medios y operativos y proponer y coordinar la ejecución de los planes de capacitación necesarios.

G) Promover y coadyuvar a la difusión de la imagen del país en el exterior como proveedor de servicios logísticos, de manera de promover la radicación de inversiones extranjeras en el país.

H) Aplicar las leyes, decretos y normas vigentes relativas a las atribuciones y cometidos precedentes, dentro de sus competencias y atribuciones. A estos efectos podrá contratar los servicios de instituciones públicas o privadas de idoneidad reconocida y encomendarles la realización de análisis, estudios y actividades específicas.

I) Realizar toda otra actividad conducente al logro de sus objetivos.

El Instituto estará facultado para requerir de los organismos públicos, así como de los privados, la información y la colaboración necesarias para el

correcto cumplimiento de los cometidos que le marca la presente ley.

Artículo 4º.- El Instituto será dirigido por un Consejo de Dirección de nueve miembros, el cual estará integrado por un delegado titular y un delegado alterno de los siguientes organismos públicos e instituciones privadas:

1. Un representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien lo presidirá.
2. Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.
3. Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.

Cada Ministerio designará sus representantes (titular y alterno).

En caso de que cualquier votación del Consejo de Dirección que resultare empatada su Presidente tendrá doble voto.

Los miembros del Consejo y sus respectivos alternos representantes del sector privado, serán designados por el Poder Ejecutivo en base a propuestas de las agremiaciones profesionales más representativas, a saber:

4. Dos integrantes del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de los sectores generadores de carga del comercio y la industria.
5. Un integrante del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de la operativa portuaria y aeroportuaria.
6. Un integrante del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas del transporte terrestre, y
7. Dos integrantes del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de los servicios logísticos a las mercaderías, ya sean éstas de exportación/importación como tránsitos y trasbordos.

Cada miembro del Consejo en representación de la actividad privada será designado con un representante alterno, el cual ejercerá automáticamente el cargo en ausencia del titular. La duración en el cargo será por períodos de dos años, renovables.

Artículo 5º.- La administración y representación del Instituto estará a cargo del Presidente del Consejo de Dirección, asistido por el Gerente General, quien deberá ser un profesional de notoria versación en la materia.

En caso de urgencia, el Presidente podrá adoptar las decisiones en materia de competencia del Instituto, dando cuenta al Consejo en la primera reunión de dicho Cuerpo. El Presidente tendrá derecho de veto sobre las resoluciones que se adopten, fundándose en razones de interés nacional. El mismo podrá ser ejercido en la reunión que se dispuso la resolución o dentro de un término perentorio de cinco días hábiles, contados a partir del siguiente en que se dictó la misma.

El Gerente General será designado por el Consejo de Dirección, por medio de un procedimiento competitivo entre profesionales de reconocida experiencia en el sector, y durará en sus funciones hasta que se formule nueva propuesta y designación.

Artículo 6º.- El Consejo de Dirección tendrá las siguientes atribuciones:

A) Realizar un seguimiento de la inversión nacional y extranjera vinculada al sector logístico.

B) Aprobar planes y programas anuales preparados por el Poder Ejecutivo.

C) Aprobar el presupuesto, la memoria y el balance anual.

D) Designar y destituir el personal estable y dependiente del Instituto, en base a la propuesta motivada del Presidente del Instituto.

E) Dictar el reglamento interno del Cuerpo y el reglamento general del Instituto.

F) Reglamentar el uso de la marca URUGUAY LOGÍSTICO en coordinación con el Instituto Uruguay XXI.

G) Proponer a la Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones (DNLPI) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas proyectos que contribuyan al desarrollo de las políticas en materia de regulación del sector logístico nacional. Ejecutar y/o implementar los programas de apoyo y fortalecimiento del sector que el MTOP le encomiende.

Artículo 7º.- El Gerente General tendrá las siguientes atribuciones:

A) Elaborar y someter a consideración del Consejo de Dirección los planes y programas anuales, el presupuesto, la memoria y el balance anual.

B) Ejecutar los planes, programas y decisiones del Consejo de Dirección.

C) Asistir al Presidente del Consejo en la administración de los recursos del Instituto.

D) Cumplir todas las tareas inherentes a la administración gerencial del Instituto, realizando todos los actos y operaciones necesarios para el desarrollo eficaz de la competencia del mismo.

E) Por delegación del Presidente del Consejo de Dirección, representar al Instituto en lo interior y exterior.

Artículo 8º.- Serán recursos del Instituto, los siguientes:

A) El 2.5% (dos y medio por ciento) de la recaudación proveniente de la Tasa Consular, reimplantada por el artículo 585 de la Ley Nº 17.296 de fecha 21 de febrero de 2001, con la redacción dada por el artículo 37 de la Ley Nº 17.453 de fecha 28 de febrero de 2002.

B) El aporte de los particulares a través del financiamiento total o parcial de programas específicos.

C) El aporte periódico que realicen las empresas privadas, mediante cuotas por servicios regulares o circunstanciales, cuyas categorías y cuantía determinará el Consejo de Dirección.

D) El aporte del Estado a través de las partidas que se aprueben en el Presupuesto Nacional en base a la programación que el Instituto presente al Poder Ejecutivo.

E) El producido de los servicios que preste.

F) Las herencias, legados y donaciones que acepte.

G) Los fondos provenientes de la cooperación, cualquiera sea su origen.

H) Todo otro recurso que le sea atribuido.

Artículo 9º.- El Instituto presentará sus estados contables en la forma prevista por el artículo 199 de la Ley Nº 16.736 de fecha 5 de enero de 1996.

El INALOG (como corresponde a las personas públicas no estatales y a los organismos privados que manejan fondos públicos o administran bienes del Estado), presentará sus estados contables, con dictamen de auditoría externa, ante el Poder Ejecutivo y el Tribunal de Cuentas, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 138 del TOCAF y artículo 100 de la Ley Nº 16.134, de 24 de setiembre de 1990.

Presentará una copia de dichos estados contables, dentro de los noventa días del cierre del ejercicio, ante la Auditoría Interna de la Nación. Esta Auditoría efectuará los controles sobre dichos estados en forma selectiva, de acuerdo a las conclusiones que se obtengan de la información proporcionada.

El INALOG anualmente publicará estados que reflejen su situación financiera, los cuales deberán estar visados por el Tribunal de Cuentas.

Artículo 10.- Contra las resoluciones del Consejo de Dirección del INALOG procederá el recurso de reposición, que deberá interponerse dentro de los diez días hábiles, contados a partir del siguiente a la notificación del acto al interesado.

Una vez interpuesto el recurso, el Consejo de Dirección dispondrá de treinta días hábiles para instruir y resolver, y se configurará denegatoria ficta por la sola circunstancia de no dictarse resolución dentro de dicho plazo.

Denegado el recurso de reposición, el recurrente podrá interponer -únicamente por razones de legalidad-, demanda de anulación del acto impugnado ante el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de turno a la fecha en que dicho acto fue dictado. La interposición de esta demanda deberá hacerse dentro del término de veinte días hábiles de notificada la denegatoria expresa, o, en su defecto, del momento en que se configure la denegatoria ficta. La demanda de anulación sólo podrá ser interpuesta por el titular de un derecho subjetivo o de un interés directo, personal y legítimo, violado o lesionado por el acto impugnado.

La sentencia del Tribunal no admitirá recurso alguno.

Artículo 11.- Lo dispuesto por el artículo anterior no será aplicable respecto de las resoluciones dictadas con motivo de la ejecución de contratos. Las responsabilidades que de éstas emerjan, se regirán por el derecho común.

Artículo 12.- Cuando la resolución emanare de la Gerencia General, conjunta y subsidiariamente con el recurso de reposición podrá interponerse el recurso jerárquico para ante el Consejo de Dirección. Este recurso de reposición deberá interponerse y resolverse en los plazos previstos por el artículo 10. Éste también regirá, en lo pertinente, para la resolución del recurso jerárquico y para el posterior contralor jurisdiccional.

Artículo 13.- El Instituto estará exonerado de todo tipo de tributos nacionales, excepto las contribuciones de seguridad social.

En lo no previsto por la presente ley, su régimen de funcionamiento será el de la actividad privada inclusive en cuanto a su contabilidad, control general, régimen de su personal y contratos que celebre.

Artículo 14.- El control administrativo del Instituto será realizado por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el alcance dispuesto por los artículos 197 y 198 de la Constitución.

Dicho control se ejercerá tanto por razones de juridicidad como de oportunidad o conveniencia.

El INALOG tendrá las auditorías internas y externas que correspondan para el control de la eficiencia, efectividad y economía de su gestión.

El Instituto publicará anualmente un balance con la visación del Tribunal de Cuentas, sin perjuicio de la presentación periódica de otros estados que reflejen claramente su vida financiera (artículo 191 de la Constitución). La reglamentación determinará la forma y la periodicidad de los mismos

Artículo 15.- Facúltase al Poder Ejecutivo a transferir al Instituto los bienes de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional, afectados a la promoción de los servicios logísticos.

Artículo 16.- Los funcionarios públicos presupuestados o contratados, que a la fecha de la promulgación de la presente ley revistaran en dependencias de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional con competencia en materia de promoción y gestión del sector logístico y/o la inversión en infraestructuras de transporte, podrán pasar a desempeñar funciones en el Instituto. A tal efecto, el Consejo de Dirección comunicará al Poder Ejecutivo la nómina de funcionarios que se propone incorporar, procediéndose de acuerdo a las siguientes reglas:

A) Los funcionarios seleccionados podrán optar entre pasar a desempeñar tareas en el Instituto o permanecer en el Estado.

B) Si el funcionario seleccionado manifiesta su voluntad de incorporarse al Instituto deberá suscribir el correspondiente contrato de trabajo y renunciar a la función pública.

Artículo 17.- Habilítase una partida anual destinada al funcionamiento del Instituto, la cual tendrá como fuente lo previsto en el literal D del artículo 8º de la presente ley y lo que se dispone en el artículo 18.

Artículo 18.- Facúltase al Poder Ejecutivo a incrementar las partidas establecidas en el artículo anterior en el monto de los créditos que los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional tuvieren afectados a la promoción de la inversión en infraestructuras y gestión de la logística.

Suprímense los créditos presupuestales de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional referidos en el inciso anterior.

Montevideo, 10 de agosto de 2009.

VÍCTOR ROSSI, GONZALO FERNÁNDEZ, ÁLVARO GARCÍA".

Anexo I al
Rep. 181

"CÁMARA DE REPRESENTANTES
Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

I N F O R M E

Señores Representantes:

Vuestra Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas ha acordado, con el voto conforme de todos sus Miembros, el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo que crea el Instituto Nacional de Logística (INALOG).

A continuación se detallan las consideraciones que justifican esta iniciativa:

1. El crecimiento del sector logístico, en el último quinquenio, lo ha ubicado dentro de la economía nacional como uno de los más dinámicos y generador de divisas a nivel de las principales actividades tradicionales de exportación. El sector logístico ha exportado servicios durante el año 2006 por una cifra superior a los ochocientos millones de dólares.

El Puerto de Montevideo maneja una cantidad de contenedores superior al doble de la generada por los flujos de exportaciones e importaciones nacionales que lo han convertido en un puerto "hub" para la región. Los proyectos de inversión, tanto a nivel portuario como aeroportuario, tienen en común el objetivo de posicionar al Uruguay como el centro de distribución de mercaderías para la región.

2. El sector privado relacionado a las actividades de la cadena logística, que incluye las actividades afines al transporte, el almacenamiento, el fraccionamiento y empaquetado de mercaderías

vinculadas al comercio exterior del país o de terceros países (ya sea en regímenes especiales como puerto libre, zonas francas o la actividad normal), ha solicitado reiteradamente, en los foros especializados, la creación de un marco institucional en el cual estar representados.

3. En ese marco y siendo sensible al reclamo del mencionado sector, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por Resolución Ministerial de fecha 27 de octubre de 2008, encomendó a la Dirección Nacional de Planificación y Logística las funciones de apoyo y desarrollo del sector logístico nacional, pasando a denominarse Dirección Nacional de Planificación y Logística (DINAPLO). Simultáneamente asignó a la misma la tarea de proyectar la creación del Instituto Nacional de Logística (INALOG), bajo el esquema institucional de un órgano de derecho público no estatal en el cual estarán representados el Poder Ejecutivo y las entidades más representativas de la generación de cargas y de los servicios logísticos correspondientes y, en general, al comercio exterior.

4. La DINAPLO, por instrucción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dirige un Grupo de Trabajo para la creación del Instituto en el cual están representados, entre otros, la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay, la Unión Nacional de Exportadores, la Cámara de Industrias del Uruguay, la Cámara Uruguaya de Logística, la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, el Centro de Navegación, la Cámara de Zonas Francas, la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga y, por el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Relaciones Exteriores. Este Grupo de Trabajo realizó reuniones durante los meses de noviembre y diciembre de 2008, con asistencia plena de sus integrantes. El fruto de estos trabajos es la elaboración consensuada de dos proyectos normativos, la ley de creación del INALOG (objeto de esta exposición de motivos), y el decreto propiciando la creación de la Comisión Nacional de Logística, la que se constituyó como el órgano precursor del Instituto, el que recoge algunos de sus cometidos más relevantes y que cesará sus funciones una vez aprobada la presente ley de creación del INALOG.

5. El objetivo estratégico del Instituto Nacional de Logística es fomentar la articulación y coordinación entre los distintos actores, en ocasiones complementarios, en ocasiones competidores, de modo de potenciar las sinergias entre ellos y aprovechar al máximo los recursos disponibles.

6. Es necesario definir una Política de Estado para el desarrollo del sector logístico, con lo que se pretende que los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Planificación y Logística, el Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de la Dirección de Asuntos Económicos y el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional de Aduanas, sean interlocutores y contrapartes del Instituto coordinando sus acciones con el mismo.

Por todo esto es que solicitamos al Cuerpo la aprobación de este proyecto.

Sala de la Comisión, 20 de julio de 2010.

GONZALO DE TORO, Miembro Informante, GUZMÁN PEDREIRA, JORGE POZZI, RICHARD SANDER, PEDRO SARAVIA.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase el Instituto Nacional para la promoción de las actividades vinculadas al sector logístico, denominado Instituto Nacional de Logística (INALOG), como persona jurídica de derecho público no estatal, el cual actuará en el país y en el exterior.

Declárase de interés nacional la promoción de las actividades logísticas en sentido amplio, que comprenden el conjunto o sistema de servicios necesarios para cubrir en todo o en parte la cadena de suministros, tanto a nivel nacional como internacional.

Artículo 2º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) ajustará su actuación a las políticas nacionales en materia de transporte, de inversiones en infraestructura y de regulación del comercio internacional fijadas por el Poder Ejecutivo, y participará en la coordinación de las mismas actuando como órgano asesor de éste en las materias de su competencia.

El INALOG se comunicará y coordinará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 3º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) tendrá los siguientes cometidos:

A) Promover la profesionalización y la eficiencia del sector logístico en el país de forma de mejorar la posición competitiva de la exportación de servicios a la carga, las exportaciones de mercaderías nacionales y el ingreso de mer-

caderías a la región, con el fin de impulsar a Uruguay como polo de distribución regional.

B) Promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación.

Promover acciones promocionales tendientes a posicionar al país como un exportador de servicios logísticos para la región, maximizando las exportaciones de servicios por este concepto. Crear y promover la marca URUGUAY LOGÍSTICO como distintivo de la calidad de la industria logística nacional.

Preparar y ejecutar planes, programas y acciones promocionales, tanto a nivel interno como externo, a través de representaciones permanentes, itinerantes u otras.

Coordinar las acciones promocionales de actividades logísticas que se cumplan en el exterior mediante el esfuerzo conjunto de agentes públicos y privados, contando al efecto con la colaboración y apoyo de las representaciones diplomáticas y consulares de la República.

C) Asesorar al Poder Ejecutivo en todo lo concerniente a aspectos que puedan mejorar las condiciones para la gestión logística, las inversiones en infraestructura y las negociaciones internacionales vinculadas al comercio, al transporte y a los aspectos aduaneros y fiscales que afectan al sector.

D) Desarrollar y prestar servicios de información y apoyo a los agentes del sector logístico nacional e internacional. Generar información económica que permita modelizar, en tiempo real, la posición competitiva del país en la región, por modos de transporte, rutas y productos.

E) Identificar las necesidades de formación de los agentes del sector, tanto a nivel terciario como de mandos medios y operativos y proponer y coordinar la ejecución de los planes de capacitación necesarios.

G) Promover y coadyuvar a la difusión de la imagen del país en el exterior como proveedor de servicios logísticos, de manera de promover la radicación de inversiones extranjeras en el país.

H) Aplicar las leyes, decretos y normas vigentes relativas a las atribuciones y cometidos precedentes, dentro de sus competencias y atribuciones. A estos efectos podrá contratar los servicios de instituciones públicas o privadas de idoneidad reconocida y encomendarles la realización de análisis, estudios y actividades específicas.

I) Realizar toda otra actividad conducente al logro de sus objetivos.

El INALOG estará facultado para requerir de los organismos públicos, así como de los privados, la información y la colaboración necesarias para el correcto cumplimiento de los cometidos que le marca la presente ley.

Artículo 4º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) será dirigido por un Consejo de Dirección de diez miembros, el cual estará integrado por un delegado titular y un delegado alterno de los siguientes organismos públicos e instituciones privadas:

1) Un representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien lo presidirá.

2) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

3) Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.

4) Un representante de la Administración Nacional de Puertos.

Cada Organismo designará sus representantes (titular y alterno).

En caso de que cualquier votación del Consejo de Dirección que resultare empatada su Presidente tendrá doble voto.

Los miembros del Consejo y sus respectivos alternos representantes del sector privado, serán designados por el Poder Ejecutivo en base a propuestas de las agremiaciones profesionales más representativas, a saber:

5) Dos integrantes del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de los sectores generadores de carga del comercio y la industria.

6) Un integrante del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de la operativa portuaria y aeroportuaria.

7) Un integrante del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas del transporte terrestre, y

8) Dos integrantes del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de los servicios logísticos a las mercaderías, ya sean éstas de exportación/importación como tránsitos y trasbordos.

Cada miembro del Consejo en representación de la actividad privada será designado con un representante alterno, el cual ejercerá automáticamente el cargo en ausencia del titular. La duración en el cargo será por períodos de dos años, renovables. Estos cargos serán de carácter honorario.

Artículo 5º.- La administración y representación del Instituto Nacional de Logística (INALOG) estará a cargo del Presidente del Consejo de Dirección, asistido por el Gerente General, quien deberá ser una persona de notoria versación en la materia.

En caso de urgencia, el Presidente podrá adoptar las decisiones en materia de competencia del INALOG, dando cuenta al Consejo en la primera reunión de dicho Cuerpo. El Presidente tendrá derecho de veto sobre las resoluciones que se adopten, fundándose en razones de interés nacional. El mismo podrá ser ejercido en la reunión que se dispuso la resolución o dentro de un término perentorio de cinco días hábiles, contados a partir del siguiente en que se dictó la misma.

El Gerente General será designado por el Consejo de Dirección, por medio de un procedimiento competitivo entre personas de reconocida experiencia en el sector, y durará en sus funciones hasta que se formule nueva propuesta y designación.

Artículo 6º.- El Consejo de Dirección tendrá las siguientes atribuciones:

A) Realizar un seguimiento de la inversión nacional y extranjera vinculada al sector logístico.

B) Implementar planes y programas anuales preparados por el Poder Ejecutivo.

C) Aprobar el presupuesto, la memoria y el balance anual.

D) Designar y destituir el personal estable y dependiente del Instituto Nacional de Logística (INALOG), en base a la propuesta motivada del Presidente del INALOG.

E) Dictar el reglamento interno del Cuerpo y el reglamento general del INALOG.

F) Reglamentar el uso de la marca URUGUAY LOGÍSTICO en coordinación con el Instituto Uruguay XXI.

G) Proponer a la Dirección Nacional de Planificación y Logística (DNPL) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas proyectos que contribuyan al desarrollo de las políticas en materia de regulación del sector logístico nacional. Ejecutar y/o implementar los programas de apoyo y fortalecimiento del sector que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas le encomiende.

Artículo 7º.- El Gerente General tendrá las siguientes atribuciones:

A) Elaborar y someter a consideración del Consejo de Dirección los planes y programas anuales, el presupuesto, la memoria y el balance anual.

B) Implementar los planes, programas y decisiones del Consejo de Dirección.

C) Asistir al Presidente del Consejo en la administración de los recursos del Instituto Nacional de Logística (INALOG).

D) Cumplir todas las tareas inherentes a la administración gerencial del INALOG, realizando todos los actos y operaciones necesarios para el desarrollo eficaz de la competencia del mismo.

E) Por delegación del Presidente del Consejo de Dirección, representar al INALOG en lo interior y exterior.

Artículo 8º.- Serán recursos del Instituto Nacional de Logística (INALOG), los siguientes:

A) Autorízase al Poder Ejecutivo a transferir al INALOG hasta $ 20.000.000 (veinte millones de pesos) anuales, correspondientes a los créditos que se aprueben en el Presupuesto Nacional para el período 2010–2014, para el Inciso 10 con destino a la promoción y gestión logística.

B) El aporte de los particulares a través del financiamiento total o parcial de programas específicos.

C) El aporte periódico que realicen las empresas privadas, mediante cuotas por servicios regulares o circunstanciales, cuyas categorías y cuantía determinará el Consejo de Dirección.

D) El aporte del Estado a través de las partidas que se aprueben en el Presupuesto Nacional en base a la programación que el INALOG presente al Poder Ejecutivo.

E) El producido de los servicios que preste.

F) Las herencias, legados y donaciones que acepte.

G) Los fondos provenientes de la cooperación, cualquiera sea su origen.

H) Todo otro recurso que le sea atribuido.

Artículo 9º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) presentará sus estados contables en la forma prevista por el artículo 199 de la Ley Nº 16.736, de 5 de enero de 1996.

El INALOG (como corresponde a las personas públicas no estatales y a los organismos privados que manejan fondos públicos o administran bienes del Estado), presentará sus estados contables, con dictamen de auditoría externa, ante el Poder Ejecutivo y el Tribunal de Cuentas, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 138 del TOCAF y artículo 100 de la Ley Nº 16.134, de 24 de setiembre de 1990.

Presentará una copia de dichos estados contables, dentro de los noventa días del cierre del ejercicio, ante la Auditoría Interna de la Nación. Esta Auditoría efectuará los controles sobre dichos estados en forma selectiva, de acuerdo a las conclusiones que se obtengan de la información proporcionada.

El INALOG anualmente publicará estados que reflejen su situación financiera, los cuales deberán estar visados por el Tribunal de Cuentas.

Artículo 10.- Contra las resoluciones del Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Logística (INALOG) procederá el recurso de reposición, que deberá interponerse dentro de los diez días hábiles, contados a partir del siguiente a la notificación del acto al interesado.

Una vez interpuesto el recurso, el Consejo de Dirección dispondrá de treinta días hábiles para instruir y resolver, y se configurará denegatoria ficta por la sola circunstancia de no dictarse resolución dentro de dicho plazo.

Denegado el recurso de reposición, el recurrente podrá interponer -únicamente por razones de legalidad-, demanda de anulación del acto impugnado ante el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de turno a la fecha en que dicho acto fue dictado. La interposición de esta demanda deberá hacerse dentro del término de veinte días hábiles de notificada la denegatoria expresa, o, en su defecto, del momento en que se configure la denegatoria ficta. La demanda de anulación sólo podrá ser interpuesta por el titular de un derecho subjetivo o de un interés directo, personal y legítimo, violado o lesionado por el acto impugnado.

La sentencia del Tribunal no admitirá recurso alguno.

Artículo 11.- Lo dispuesto por el artículo anterior no será aplicable respecto de las resoluciones dictadas con motivo de la ejecución de contratos. Las responsabilidades que de éstas emerjan, se regirán por el derecho común.

Artículo 12.- Cuando la resolución emanare de la Gerencia General, conjunta y subsidiariamente con el recurso de reposición podrá interponerse el recurso jerárquico para ante el Consejo de Dirección. Este recurso de reposición deberá interponerse y resolverse en los plazos previstos por el artículo 10 de la presente ley. Éste también regirá, en lo pertinente, para la resolución del recurso jerárquico y para el posterior contralor jurisdiccional.

Artículo 13.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) estará exonerado de todo tipo de tributos nacionales, excepto las contribuciones de seguridad social.

En lo no previsto por la presente ley, su régimen de funcionamiento será el de la actividad privada inclusive en cuanto a su contabilidad, control general, régimen de su personal y contratos que celebre.

Artículo 14.- El control administrativo del Instituto Nacional de Logística (INALOG) será realizado por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el alcance dispuesto por los artículos 197 y 198 de la Constitución de la República.

Dicho control se ejercerá tanto por razones de juridicidad como de oportunidad o conveniencia.

El INALOG tendrá las auditorías internas y externas que correspondan para el control de la eficiencia, efectividad y economía de su gestión.

El INALOG publicará anualmente un balance con la visación del Tribunal de Cuentas, sin perjuicio de la presentación periódica de otros estados que reflejen claramente su vida financiera (artículo 191 de la Constitución de la República). La reglamentación determinará la forma y la periodicidad de los mismos.

Artículo 15.- Facúltase al Poder Ejecutivo a transferir al Instituto Nacional de Logística (INALOG) los bienes de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional, afectados a la promoción de los servicios logísticos.

Artículo 16.- Los funcionarios públicos presupuestados o contratados, que a la fecha de la promulgación de la presente ley revistaran en dependencias de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional con competencia en materia de promoción y gestión del sector logístico y/o la inversión en infraestructuras de transporte, podrán pasar a desempeñar funciones en el Instituto Nacional de Logística (INALOG). A tal efecto, el Consejo de Dirección comunicará al Poder Ejecutivo la nómina de funcionarios que se propone incorporar, procediéndose de acuerdo a las siguientes reglas:

A) Los funcionarios seleccionados podrán optar entre pasar a desempeñar tareas en el INALOG o permanecer en el Estado.

B) Si el funcionario seleccionado manifiesta su voluntad de incorporarse al INALOG deberá suscribir el correspondiente contrato de trabajo y renunciar a la función pública.

Sala de la Comisión, 20 de julio de 2010.

GONZALO DE TORO, Miembro Informante, GUZMÁN PEDREIRA, JORGE POZZI, RICHARD SANDER, PEDRO SARAVIA".

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Diputado de Toro.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas ha acordado...

(Murmullos.- Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Disculpe, señor Diputado.

Solicito a todos los compañeros legisladores que amparemos en el uso de la palabra al señor Diputado de Toro.

Puede continuar el señor Diputado.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: la Comisión de Transporte. Comunicaciones y Obras Públicas ha acordado, con el voto conforme de todos sus miembros, la aprobación de un proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo para crear el Instituto Nacional de Logística.

El sector logístico, debido a su crecimiento durante el último quinquenio, se ha ubicado dentro la economía nacional como uno de los más dinámicos, generador de divisas a nivel de las principales actividades tradicionales de exportación. El sector logístico ha exportado en los últimos años una cifra superior a los US$ 800:000.000. El puerto de Montevideo maneja una cantidad de contenedores superior al doble de la generada por los flujos de exportación e importación nacionales, que lo han convertido en un puerto "hub" para la región. Los proyectos de inversión, tanto a nivel portuario como aeroportuario, tienen en común el objetivo de posicionar al Uruguay como un centro de distribución de mercaderías para toda la región.

El sector privado relacionado con las actividades de la cadena logística, que incluye actividades afines al transporte, al almacenamiento, al fraccionamiento y al empaquetado de mercaderías vinculadas al comercio exterior del país o de terceros países, ha solicitado reiteradamente, en los foros especializados, la creación de un marco institucional en el cual estar representados.

Siendo sensible al reclamo del mencionado sector, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por Resolución Ministerial de fecha 27 de octubre de 2008, encomendó a la Dirección Nacional de Planificación y Logística las funciones de apoyar y desarrollar al sector logístico nacional, pasando a denominarse Dirección Nacional de Planificación y Logística. Simultáneamente, asignó a esta la tarea de proyectar la creación del Instituto Nacional de Logística, bajo el esquema institucional de un órgano de derecho público no estatal, en el cual estarán representados el Poder Ejecutivo y las entidades más representativas de la generación de cargas y de los servicios logísticos correspondientes, en general, al comercio exterior.

La Dirección Nacional de Planificación y Logística, por instrucción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dirige un Grupo de Trabajo para la creación del Instituto, en el cual están representa-

dos, entre otros, la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay, la Unión de Exportadores del Uruguay, la Cámara de Industrias del Uruguay, la Cámara Uruguaya de Logística, la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, el Centro de Navegación, la Cámara de Zonas Francas, la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga y, por el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Relaciones Exteriores. Este Grupo de Trabajo se reunió durante los meses de noviembre y diciembre de 2008, con asistencia plena de sus integrantes. El fruto de estos trabajos es la elaboración consensuada de dos proyectos normativos: la ley de creación del INALOG -Instituto Nacional de Logística- y el decreto propiciando la creación de la Comisión Nacional de Logística, que se constituyó y está trabajando en este momento como el órgano precursor del Instituto, que recoge algunos de sus cometidos más relevantes y cesará en sus funciones una vez aprobada la presente ley de creación del Instituto Nacional de Logística.

El objetivo estratégico del Instituto Nacional de Logística es fomentar la articulación y la coordinación entre los distintos actores -en ocasiones complementarios y en ocasiones competidores-, de modo de potenciar las sinergias entre ellos y aprovechar al máximo los recursos disponibles.

Es necesario definir una política de Estado para el desarrollo del sector logístico, con lo que se pretende que los Ministerios de Transporte y Obras Públicas -a través de la Dirección Nacional de Planificación y Logística-, de Relaciones Exteriores -a través de la Dirección de Asuntos Económicos- y de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional de Aduanas, sean interlocutores y contrapartes del Instituto, coordinando sus acciones con este.

Señor Presidente: la necesidad de posicionar al país como un exportador de servicios logísticos para la región y de crear y promover la marca "Uruguay Logístico" como distintivo de calidad de la industria logística nacional en este esfuerzo conjunto público y privado, nos ha llevado a solicitar al Cuerpo la aprobación de este proyecto de ley promovido por el Poder Ejecutivo y apoyado por el conjunto de los miembros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Cardoso.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Señor Presidente: voy a hacer algunos comentarios sobre este proyecto de ley que resulta particularmente interesante: la creación de este Instituto, a través de un extenso articulado que le da forma, integración, determina los mecanismos con los que se nutrirá de recursos y, además, establece los criterios de su gestión.

Compartimos y vemos con mucha alegría que el país de servicios que ha sido siempre el Uruguay se fortalezca a través de estos caminos, ahora ya institucionales. Es bueno que todos entendamos que el Uruguay es un país de servicios y que, como tal, debe tenerlos organizados, porque la prestación de servicios como los que aquí se establecen, en medio de una coordinación, nos hará más eficientes.

Este es un proceso de maduración política, desarrollado a lo largo del tiempo, que me parece muy importante destacar: finalmente todos los Partidos somos contestes en que el Uruguay es un país de servicios que, como tal, debe crear mecanismos que permitan integrarlos, coordinarlos y presentarlos armónicamente ante el mundo.

Otro aspecto que me gustaría dejar establecido, no como una crítica al proyecto, sino solamente como una referencia -hago mías las palabras expresadas en algún otro ámbito por el señor Diputado Gandini-, es que desde hace bastante tiempo la creación de múltiples organismos ha ido haciendo retroceder el brazo de contralor del Parlamento, que cada vez es más corto, cada vez alcanza menos, cada vez llega a menos lugares. Este, que es un órgano básicamente legislativo y de contralor, va paulatinamente perdiendo control. Este organismo no va a estar sujeto a control parlamentario, a pesar de que el Parlamento deberá votar los recursos de los que va a ser dotado, porque el artículo 8º dice que los recursos estatales provendrán del Presupuesto del Estado. Textualmente, el literal D) del artículo 8º dice: "El aporte del Estado a través de las partidas que se aprueben en el Presupuesto Nacional en base a la programación que el Instituto presente al Poder Ejecutivo".

No digo esto para que se haga una corrección; no voy a proponer ningún cambio, solamente me

parece que en algún momento, cada vez que se creen organismos como este, que administran fondos públicos provenientes del Presupuesto sin control parlamentario, tendríamos que reflexionar con más profundidad acerca de si no sería necesario que el Parlamento se reserve la capacidad de contralor. Además, este organismo será presidido por un representante del Poder Ejecutivo, entre nueve miembros; básicamente me refiero a que va a estar dotado de partidas presupuestales -que sí serán votadas por el Parlamento-, pero no existirá ningún mecanismo para que el Parlamento pueda consultar a este organismo. Podrá haber buena voluntad o podremos tener una reunión amigable, pero no hay un mecanismo posible para que una persona pública no estatal rinda cuentas ante el Parlamento, a pesar de que va a recibir fondos presupuestales votados por este. Esto es a diferencia de otros organismos que hemos creado, que son personas públicas no estatales, pero que no reciben fondos presupuestales, que consiguen su dotación a través de aportes de sectores empresariales u otro tipo de recursos. Reitero, el organismo que se crea va a recibir dineros públicos que serán votados por el Parlamento, aunque no podremos controlar esos dineros que nosotros votamos. Y esto, desde mi punto de vista, señor Presidente, representa una mengua de la actividad parlamentaria sobre la que me parece debemos alertar, para repensar si el Parlamento debe seguir perdiendo sus facultades de contralor.

Era cuanto quería decir, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Posada.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: quiero destacar que esta iniciativa enviada por el Poder Ejecutivo durante la Legislatura pasada viene a atender una necesidad existente en el país en cuanto a la coordinación de diferentes actores de la vida del país que, claramente, tienen un interés directo en el tema de la logística. En particular, si uno tratara de identificar cuáles son las principales limitantes que tiene nuestro país para mejorar en materia de productividad, creo que todos los presentes en esta Sala coincidiríamos en que la educación y la infraestructura logística son dos aspectos sustanciales en ese sentido.

Por lo tanto, queremos manifestar nuestro beneplácito por la creación de este Instituto, ya que se está dando un paso que era necesario y que, indudablemente, da respuesta a una realidad que cada día es más demandante para que el Uruguay supere sus limitantes en materia de infraestructura.

Dicho esto, no quiero ignorar el planteo que ha realizado el señor Diputado José Carlos Cardoso, porque yo creo que es cierto que de alguna manera han menguado los controles parlamentarios, aunque estos se van a ejercer notoriamente en la instancia presupuestal.

Y también se harán los controles parlamentarios -a este respecto, la diferencia con lo que señalaba el señor Diputado José Carlos Cardoso- en cada oportunidad en que el Parlamento lo estime conveniente, porque hay que recordar que este organismo se va a relacionar con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y quien va a presidir el Instituto será un representante de esa Cartera. Por lo tanto, la responsabilidad política a ese respecto podrá ser ejercida por el Parlamento en este caso sin mengua de sus facultades, tal como está establecido en la Constitución de la República.

Muchas gracias.

SEÑOR DE TORO.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: simplemente quiero aclarar dos puntos con respecto a las facultades que tendrá este Instituto.

Primero, es un organismo asesor del Poder Ejecutivo. Si bien dispondrá de fondos presupuestales, su rendición de cuentas se incluye en el Presupuesto a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de lo que define el artículo 9º, que establece que el Instituto presentará sus estados contables ante el Poder Ejecutivo y el Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 138 del TOCAF y por el artículo 100 de la Ley Nº 16.134, del 24 de setiembre de 1990. Quiere decir que hay una rendición de cuentas. Se trata de la creación de un organismo que es asesor del Poder Ejecutivo, y que, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, rinde cuentas en el Presupuesto Nacional.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Trobo.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: realmente recibimos con beneplácito el informe de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, sin perjuicio de algunas diferencias que podamos tener con el texto definitivo o con el alcance de alguna de sus disposiciones. Además, reconocemos que la Comisión ha introducido algunos cambios al proyecto original, y, en ese sentido, quiero mencionar la participación del señor Diputado Saravia en alguno de los aspectos que han sido modificados en la Comisión.

En primer lugar, entiendo que la creación del Instituto Nacional de Logística da respuesta a una demanda del sector logístico, del sector servicios, sector de la economía que muchos creen que no existe o no debería existir, y digo esto porque durante mucho tiempo escuchamos que el país de los servicios no debería existir, que solo debería existir el país de la industria o el país de la producción agropecuaria que, por cierto, son importantes, son la base de nuestra economía. Pero si uno se pone a analizar el porcentaje de productos que producen los servicios en el Uruguay, la cantidad de empleos que se han creado y se crearán en el futuro, y la riqueza que el país va generando a partir de su desarrollo, indudablemente, encontrará una prueba clara de la necesidad de impulsar este sector.

Además, el sector logístico -y reitero que el sector privado está reclamando desde hace mucho tiempo este ámbito- se ha visto fortalecido con las transformaciones radicales que ha vivido el Uruguay a partir del año 1990, en particular, con la sanción de la ley de puertos. Nunca será suficiente lo que digamos sobre el alcance de aquella magnífica ley de puertos, instrumento que ha permitido el crecimiento del sector logístico en el Uruguay. Indudablemente, desde aquel momento, desde que se planteó la necesidad de abrir los puertos y de que Uruguay introdujera mercaderías para consumo nacional o exportara mercaderías de origen nacional no solamente a través de sus fronteras o de su territorio, sino de las posibilidades que el "hinterland" da al Uruguay como nexo, como lugar de desarrollo de capacidades logísticas, se ha generado una explosión productiva que ha permitido un crecimiento exponencial del producto en el área de los servicios que hoy todos debemos que admirar.

Este es un nuevo avance, sobre el cual también haremos alguna advertencia. Representa un avance importante porque habrá un ámbito en el cual se van a analizar y a estudiar los temas de la logística. El sector privado y el sector público, en sus múltiples interpretaciones, podrán poner en una misma mesa sus inquietudes o preocupaciones y las expectativas de desarrollo hacia el futuro. Y bueno, con seguridad eso recomiende más adecuadamente las políticas a seguir en esta materia.

Ahora, lo que me preocupa de este proyecto en particular es la preeminencia del sector público, y me preocupa mucho, porque el sector público debe existir para impulsar, para estimular, para apoyar, para invertir, en muchos casos en forma pionera, pero el sector privado es importantísimo y determinante. No existe desarrollo de la logística si el sector privado no es prioritario. Y en la conformación del Instituto Nacional de Logística, en su peso y en sus determinaciones, según se establece en este proyecto de ley, vemos con peligro la preeminencia del sector público, la preeminencia del Estado. ¿Por qué lo decimos? Porque en la propia designación de su Presidente, en su vinculación funcional con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la posibilidad de hacer pesar las decisiones del Estado en este ámbito, muy probablemente, a mi juicio -puede haber otras opiniones al respecto-, se esté cometiendo un error. Me refiero a un error que hemos visto se ha venido cometiendo desde la pasada Administración a esta parte con relación a este tipo de instrumentos de impulso a economías sectoriales.

En la Legislatura pasada, por imposición de la visión del Gobierno y porque el Parlamento tenía los votos que lo acompañaban -que eran los de la mayoría parlamentaria del Gobierno-, se introdujo una modificación en la estructura de la Dirección del Instituto Nacional de Vitivinicultura -INAVI-: perdió peso el sector privado, ganó peso el sector público. Para mí, perdió la vitivinicultura, perdió la industria del vino, ganó la burocracia.

Lo mismo pasó cuando se votó la ley del Instituto Nacional de la Leche, el INALE. Se vino con la misma "canzonetta": el sector público y el Estado más que el sector privado. Yo creo que al propio Instituto Nacional de la Leche se le impidió ser lo que iba a ser, en el caso de que fuera un símil del viejo

INAVI para el sector de la leche. Y ahora volvemos a cometer el mismo error; error que se puede corregir en esta sesión o mañana en el Senado; error que debemos tratar de reparar para evitar que suceda lo mismo con un Instituto con el que hay tantas expectativas y esperanzas, y cuya necesidad de aprobación y sanción fueron planteadas por los operadores logísticos al Gobierno, en el que también está integrado el Parlamento. A partir de allí, seguramente se espere de él cosas positivas para el futuro.

Por supuesto, voy a pedir que los miembros de la Comisión y, en particular el miembro informante, apoyen con sus argumentos la razón por la cual se ha establecido esta integración del Instituto, la forma en que se designan sus autoridades y el peso que tienen los distintos órdenes en la toma de decisiones, porque me parece que hay algo que lamentablemente no parece ocurrir demasiado en el Parlamento, y es que las leyes se estudien realmente en profundidad. No dudo de que haya alguien que quiera pedir que se vote en bloque y que se suprima la lectura de los artículos, cosa que ocurre cada vez que se trata una ley importante en este Cuerpo. Espero que eso hoy no suceda y que podamos ir analizando, artículo por artículo, las consecuencias de la aplicación de cada uno. Y si la cuestión que yo estoy planteando está salvada en la nueva redacción o en la fórmula que tiene este Instituto Nacional de Logística tendré que admitir que hemos avanzado respecto de lo que fue el retroceso que, a mi juicio, se produjo con la creación, durante la Legislatura pasada, de los dos institutos mencionados.

Por eso, señalo que nos parece que es una muy buena idea. Celebramos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas haya coordinado en su momento las acciones para llegar a una redacción que permitiera la creación del Instituto Nacional de Logística; reconocemos que los operadores logísticos son los pioneros de esta idea, que desde el sector privado reclamaron esto desde hace muchísimo tiempo. Creo que así estamos cumpliendo con nuestro papel, que es el de dar marco jurídico a las actividades que se desarrollan en un sector que tiene mucho que ver en la economía del país de hoy día y que seguramente lo tendrá en el futuro.

Espero que a partir de la discusión parlamentaria podamos construir un buen proyecto definitivo que permita que este Instituto funcione en toda la dimensión que esperamos, y no cojitranco o con menos capacidades de las que debería tener.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: es atendible todo lo que se está diciendo sobre este proyecto. Cada cual tiene una visión y está bien que así sea.

A modo de aclaración, quiero decir algunas cosas. En realidad, este proyecto no es el nacimiento de algo que no tuviera una referencia anterior. Hay un instituto, CONALOG, que funciona de un tiempo a esta parte, donde actores públicos y privados tienen cierta forma de accionar, se conocen, funcionan en conjunto, producen cosas, tienen confianza, generan vínculos y dialogan entre ellos. Se trata de un instituto que funciona relativamente bien. A partir de la experiencia de todo ese acumulado, se produce este proyecto de ley, que llegó al Parlamento el año pasado. Como bien decía el señor Diputado Trobo, el proyecto original no era así; tuvimos que modificar algunas cosas, que básicamente tenían que ver con la forma como se financiaba el Instituto Nacional de Logística. Este fue uno de los aspectos sobre e1 que más trabajamos para encontrar una forma diferente de financiamiento. Todos los integrantes de la Comisión queríamos ver cómo el sector privado participaba más activamente de ese financiamiento. En eso se trabajó bastante, pero todavía no se encontró solución. Es cierto que el Poder Ejecutivo tenía necesidad de que este proyecto recibiera media sanción ahora para elevarlo al Senado, de forma que este Instituto -que todo el mundo reclama- comience a funcionar antes de fin de año.

Los operadores privados que están representados aquí, y otros que quisieran estar pero que no pueden participar e igualmente dieron su opinión en la Comisión, consideran a este Instituto como una herramienta formidable para desarrollar los servicios logísticos hacia el exterior. Ellos nos han ilustrado sobre los US$ 800:000.000 que hoy se recaudan por concepto de servicios logísticos en el país, y la posibilidad que existe de incrementar mucho más esta cifra, promocionando al Uruguay como un polo logístico, que es lo que se busca hacer a través de este Instituto.

También quiero mencionar lo que refiere a la integración de las autoridades del Instituto. En realidad, en su composición, el sector público está en minoría en lo que será la dirección de este Instituto. Si el Estado proporciona el dinero, lo potencia y lo lleva adelante -como reclaman los operadores privados- resulta lógico que el Instituto tenga la conducción de un Presidente del Estado, que referencia hacia el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Queremos señalar, asimismo, que en las discusiones sobre este tema que se mantuvieron con el sector privado, lo que en realidad se nos pidió fue que hubiera más participación del Estado, inclusive, en la dirección del Instituto. En lo que hace a la redacción original, se nos propuso que se agregaran por lo menos dos o tres sectores del Estado que participaran como delegados en la conducción del Instituto, a lo cual solo accedimos en el caso de la Administración Nacional de Puertos. En realidad, se nos pidió que participara la Administración Nacional de Puertos, la Aduana, algún representante del Ministerio de Economía y Finanzas, y algún otro Ente u organismo que en este momento no recuerdo. Accedimos a que estuviera la Administración Nacional de Puertos, que también lo reclamaba, ya que por allí pasa la mayor parte del tráfico comercial de la República y, por lo tanto, es donde más se pueden generar este tipo de servicios. Entendimos que los demás organismos que reclamaba el sector privado no eran necesarios y que estaba bien la composición con las actuales mayorías.

Acá todo puede estar en discusión, fruto de visiones diferentes. Creemos que tal cual está redactado el proyecto, reúne los consensos de los actores privados y públicos. Todos los actores privados que vinieron a dar su opinión dijeron estar absolutamente de acuerdo con el proyecto. Si alguna cosa nos pidieron fue que hubiera más participación del Estado en los organismos de dirección, y accedimos a que estuviera la Administración Nacional de Puertos. Creo que el proyecto tiene los suficientes consensos de quienes están viviendo día a día en el tema de la logística como para dar inicio a la actividad del Instituto. Una vez que se eche a rodar la pelota todo es posible y todo se puede cambiar, pero lo que sí quiero resaltar a la Cámara es que estos temas estuvieron en discusión. Tuvimos esta discusión con el sector privado y aceptamos algunos de los cambios que nos pidieron. Por lo tanto, se mantiene la integración de la dirección del Instituto, que cuenta con los consensos totales de los que trabajan en esto. En todo caso, si alguna cosa hay que considerar es que alguien quiere entrar y no encuentra la forma, pero es la única cuestión a tener en cuenta, partiendo de la base de que ellos mismos están pidiendo que el Instituto sea creado.

Quería dejar clara a la Cámara esta situación, y esperemos que se eche a andar el Instituto para ver cómo funciona. Siempre habrá posibilidades de transformar, cambiar, redondear, para que estos organismos funcionen mejor.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cincuenta y seis en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo 1º.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y uno en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

Léase el artículo 2°.

SEÑOR POSADA.- Mociono para que se suprima la lectura de todos los artículos.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y ocho en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 2°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y dos en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 3°.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: el literal B) del artículo 3° referido a las competencias del INALOG habla de promover acciones promocionales tendientes a posicionar al país como un exportador de servicios logísticos para la región, maximizando las exportaciones y de crear y promover la marca "Uruguay Logístico".

Tengo dudas sobre si la cuestión debe ser promover o coordinar la promoción. Todos estamos de acuerdo con que Uruguay tiene que ir hacia una imagen única y una línea de propuesta única, de promoción única de sus actividades, de su economía, de sus bellezas, de sus condiciones productivas, de su carne, de su turismo, etcétera. Tengo alguna preocupación de que el INALOG empiece a desarrollar un departamento de promoción del Uruguay Logístico, porque esa es una tentación en la que se va a caer una vez que las cosas se pongan en marcha.

Hace pocos días, en la Comisión de Asuntos Internacionales recibimos a integrantes de Uruguay XXI, a quienes pedimos que hicieran una exposición sobre cuál es la tarea que están desarrollando. Nos plantearon su situación presupuestal y los proyectos que están llevando a cabo. Obviamente, los sectores público y privado están procurando impulsar la imagen de Uruguay, tanto sea en la colocación de sus productos como en las inversiones que recibe.

Creo que en la discusión parlamentaria deberíamos establecer la necesidad de que este Instituto, en coordinación con los ya existentes, lleve adelante una promoción de la imagen de Uruguay en su perfil logístico. Quería verter estos conceptos porque en esta instancia de la discusión parlamentaria es bueno advertir el riesgo que se puede correr si desde aquí se empieza a desarrollar una política de promoción paralela a otras que se están llevando adelante en otros ámbitos del sector público o de la vinculación del sector público con el sector privado, como el caso de Uruguay XXI.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: el segundo inciso del literal B) dice: "Promover acciones promocionales tendientes a posicionar al país como un exportador de servicios logísticos [...]".

En realidad, lo que se debe hacer -estoy de acuerdo con ello- es promover acciones promocionales tendientes a posicionar al país como un prestador de servicios logísticos. Los servicios logísticos no se exportan, se prestan en el país y, en todo caso, lo que debe hacer el país es promocionarse como un prestador de servicios logísticos.

Me parece que desde ese punto de vista cabría ajustar la terminología y en lugar de "exportador" debería decir "prestador" de servicios.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: propongo a la Comisión modificar el segundo párrafo del literal B) del artículo 3° y donde dice "Promover", establecer "Coordinar" acciones promocionales tendientes a posicionar al país. Me parece que se adapta más a que esto se haga en un ámbito de coordinación y no solamente por cuenta y orden del Instituto que se crea.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: me parece que el concepto es promover; se trata de promover al Uruguay como un prestador de servicios logísticos.

La idea es promover, en el ámbito de la región y fuera de ella, que en el país se prestan determinados servicios. Por eso pongo el acento en los términos "promover" y "prestador".

SEÑOR DE TORO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor miembro informante.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: más allá de los términos "promover" o "coordinar", el objetivo fundamental es que en todos los ámbitos, en todos los foros, en todas las instancias, sean nacionales o internacionales, en todas las ferias internacionales -como la de Shangai- de exportación, de logística, de transporte, Uruguay pueda promover la marca "Uruguay Logístico", y hacer conocer que nuestro país es un centro de promoción de los servicios logísticos en la región.

La marca "Uruguay Logístico" no fue creada por arte de magia; surge de un proceso de discusión de cuatro años en un "cluster" logístico, en el que estaban trabajando todos los sectores, tanto públicos como privados. ¿Qué es lo que pasa hoy? Estos esfuerzos se dispersan. La idea es centralizarlos y promoverlos como país, ya sea desde el Instituto o a través de las diferentes representaciones diplomáticas en el extranjero que apoyen y promuevan en conjunto la marca "Uruguay Logístico". Esta es la idea central.

La verdad es que no encuentro diferencia entre utilizar el término "coordinar" o "promover".

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: en cuanto a la propuesta planteada por el señor Diputado Posada de cambiar el término "exportador" por "prestador", creo que es un problema semántico. Entiendo lo que quiere decir y quienes están en el tema saber qué quiere decir "exportar" servicios logísticos. De cualquier manera, si ayuda a la redacción que diga "prestador" en lugar de "exportador" no me violenta para nada hacer el cambio. Reitero que es un problema más semántico que de otro tipo.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- La Mesa solicita a los señores legisladores que le hagan llegar a la Mesa la propuesta definitiva por escrito.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: si la Comisión no lo acepta, no voy a forzar la propuesta. Simplemente, creo que debemos evitar esas cuestiones que en la Administración siempre existen: cuando el jerarca ve que tiene una competencia, la cumple, aunque la cumpla otro. Es simplemente ese el ánimo que tengo cuando digo "Coordinar acciones promocionales"; además, se trata de corregir algo que desde el punto de vista de la construcción de la frase no parece quedar muy bien, que es la expresión "Promover acciones promocionales", o sea, promover promociones. La propuesta es en esos términos. No se trata de quitar ninguna competencia sino simplemente de respetar las otras que existan y que se puedan coordinar.

SEÑOR DE TORO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el miembro informante.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: el artículo 3º tiene una serie de definiciones; habla de promover, de crear, de preparar, de ejecutar y de coordinar acciones. Se trata de diferentes facultades.

Lo que plantea el señor Diputado Trobo figura más abajo, en el cuarto inciso del literal B) del artículo 3°, que dice: "Coordinar las acciones promocionales de actividades logísticas que se cumplan en el exterior mediante el esfuerzo conjunto de agentes públicos y privados, contando al efecto con la colaboración y apoyo de las representaciones diplomáticas y consulares de la República". Aquí se contempla la preocupación del señor Diputado Trobo.

Con respecto a la modificación planteada por el señor Diputado Posada en cuanto a sustituir el término "exportador" por la expresión "prestador de servicios", puede hacerse sin ningún problema.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: para que quede claro, la modificación que estamos dispuestos a introducir es sustituir la palabra "exportador" por "prestador"; esto figura en el inciso segundo del literal B).

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Sería conveniente que se acercara a la Mesa la propuesta por escrito.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: no hay problema en hacer llegar a la Mesa una propuesta por escrito; reitero que simplemente se trata de sustituir la palabra "exportador" por el término "prestador". Este es el único cambio que hay que realizar.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: varios señores legisladores hacían notar que la palabra "promocionales" sobreabunda en la redacción. Por lo tanto, debería decir: "Promover acciones tendientes a posicionar al país", y el resto seguiría igual.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Entonces las modificaciones serían las propuestas por el señor Diputado Posada y la que acaba de aclarar el señor Diputado Pozzi.

Sería bueno que el señor Diputado de Toro nos aclare cuáles son los cambios exactamente.

SEÑOR DE TORO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el miembro informante.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: el texto del literal B) quedaría redactado de la siguiente forma: "Promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación.- Promover acciones tendientes a posicionar al país como un prestador de servicios logísticos para la región", y luego continuaría igual.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Si la Cámara está de acuerdo con esta redacción, se va a votar el artículo 3º.

(Se vota)

——Cincuenta y dos en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 4º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y uno en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 5º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: no he votado este artículo porque considero que las competencias del Presidente del Instituto en este caso, prácticamente, hacen innecesario que funcione el organismo. El Presidente tiene poder de veto y puede echar para atrás las resoluciones que toma el INALOG, además, fundándose en razones de interés nacional.

No sé qué potestad tiene el Presidente del INALOG -todavía no sabemos quién es porque será nombrado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas- para vetar una resolución, fundándose en razones de interés nacional. Francamente, me hubiese gustado conocer por parte del miembro informante las razones y el alcance de esta redacción. Hemos creado un intérprete del interés nacional que es, nada más ni nada menos, que el Presidente del INALOG. Reitero: no sabemos quién es pero tenemos entendido que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas lo va a instalar en su cargo como el superhombre de la logística nacional.

Creo que esta redacción va a correr riesgos en el Senado porque el perfeccionismo de los señores Senadores, cuando se ponen a leer las normas, los va a hacer introducir cambios. Creo que esta en particular, es decir, la de crear un individuo que va a ser el intérprete del interés nacional, realmente, no corresponde que esté incluida en este proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- En discusión el artículo 6º.

SEÑOR DE TORO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el miembro informante.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: en el literal F) del artículo 6º hay una pequeña corrección en la redacción. Deberá decir: "Reglamentar el uso de la

marca Uruguay Logístico en coordinación con el Instituto de Promoción de la Inversión y las Exportaciones de Bienes y Servicios (Uruguay XXI)". Este instituto fue creado por la Ley Nº 16.736 y a último momento se consultó el texto de la ley para aplicar correctamente el nombre en el literal.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: entonces, está mal redactado lo referente al nombre del Instituto porque refiere a las exportaciones de servicios. Como se sabe, en el artículo 2º cambiamos la expresión "exportador de servicios" por "prestador de servicios". Ahora, vamos a incluir el nombre de un Instituto que promueve la imagen de Uruguay en el exterior a través de la exportación de servicios. Creo que habría que volver sobre el artículo 2º e incluir nuevamente la expresión "exportador de servicios".

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- ¿Usted está proponiendo algo, señor Diputado?

SEÑOR TROBO.- Simplemente, señor Presidente, estoy denunciando una inconsistencia. Se modificó el texto original y se eliminó la expresión "exportador de servicios" porque no correspondía, y ahora vamos a votar un texto en el que se dice que Uruguay es exportador de servicios.

Entonces, volvamos al artículo 2º y pongamos nuevamente "exportador de servicios".

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: creo que no se ha comprendido el alcance de la modificación que se estaba proponiendo. Simplemente, era hacer mención al nombre que por ley tiene ahora lo que antes dábamos en llamar Instituto Uruguay XXI. Este Instituto que se va a crear va a coordinar aspectos vinculados al nombre de "Uruguay Logístico". Este es el sentido del cambio.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: entiendo el sentido del cambio, pero sucede que con ello reconocemos que el cambio introducido en el artículo 2º fue errado. Si en ese artículo se sustituyó la expresión "exportador de servicios" para poner "prestador de servicios", supongo que se partió de la base de que Uruguay no exporta servicios. Y lo que nos dice el nombre del Instituto Uruguay XXI es que nuestro país exporta servicios.

No digo que no se haga lo que propone el miembro informante, sino que reconsideremos el artículo 2º para incluir la expresión "exportador de servicios", porque la logística representa para Uruguay exportación de servicios, precisamente, los servicios que se dan a terceros no nacionales, por ejemplo, en las zonas francas o en los puertos libres.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- ¿El señor Diputado Trobo pide la reconsideración del artículo 2º?

SEÑOR TROBO.- Cuando terminemos la discusión, voy a solicitar la reconsideración del artículo 2º.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: quiero dejar clara la posición de nuestra bancada.

El nombre del Instituto es una cosa y lo que dice el artículo, y la modificación que hicimos, es otra. El Instituto cuyo nombre desarrolló el señor Diputado de Toro vinculado con Uruguay XXI, no solo hará cosas con el INALOG, sino también con mucha gente más.

Entonces, con el INALOG hará sus coordinaciones, que no sé cuáles serán; ellos lo sabrán. Además, de lo que estamos hablando en este caso -y es la diferencia semántica que estuvimos discutiendo- es de que será exportador de servicios logísticos; se aclaró específicamente a qué se refiere con "servicios logísticos".

El Instituto que se crea, con ese nombre, se refiere a servicios, no a servicios logísticos.

Entonces, vamos a pedir que se vote el artículo con la modificación que propuso el señor Diputado de Toro, y cuando se pida la reconsideración del ar-

tículo 2º analizaremos cómo proceder; seguramente, no vamos a votar la reconsideración.

Muchas gracias.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- ¡Muy bien!

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 6º con la modificación propuesta por el señor Diputado de Toro.

(Se vota)

——Cincuenta y cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 7º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y cinco en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 8º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y seis en cincuenta y ocho: AFIRMATIVA.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: no voté el artículo 8º, porque considero que no procede incluirlo en este proyecto.

Estamos autorizando al Poder Ejecutivo a transferir recursos del Presupuesto Nacional 2010-2014, que todavía no se ha formulado ni llegó al Parlamento.

Me parece que sería mucho más serio establecer en el literal A), por ejemplo: "El Poder Ejecutivo proveerá, con cargo al Presupuesto Nacional, los recursos necesarios para el funcionamiento del INALOG".

Sé que el propósito fue establecer que la asignación no fuera menos que esta cifra, pero me parece que tiene que haber coherencia y seriedad en estas cuestiones.

Se está estableciendo que se tiene que transferir al INALOG a través del próximo Presupuesto, que todavía no se aprobó. ¿Por qué no dejamos que este tema sea discutido en el Presupuesto y que en el Inciso correspondiente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas se incluya artículo que establezca la transferencia durante los cinco años de esos $ 20:000.000 para que funcione el INALOG?

Francamente, no creo que esta sea la fórmula; tampoco creo que existan argumentos para decir hoy lo que establecerá el Presupuesto, que aún no ha llegado al Parlamento, ya que existen plazos constitucionales para que sea elevado por el Poder Ejecutivo y aprobado por el Parlamento.

Si se me permitiera, formularía una redacción a efectos de que esto quede condicionado a lo que oportunamente apruebe el Parlamento, de acuerdo con el mensaje del Poder Ejecutivo.

De todos modos, si los integrantes de la Comisión me dijeran que no están de acuerdo en modificar el artículo, no perderíamos tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- ¿El señor Diputado Trobo solicita que se rectifique la votación?

SEÑOR TROBO.- Sí, señor Presidente. Solicito que se rectifique la votación.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: para habilitar la discusión de este punto, lo que corresponde es pedir la reconsideración del artículo 8º.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- La Mesa entiende que lo que se está solicitando es la reconsideración del artículo 8º.

Se va a votar.

(Se vota)

——Dieciséis en cincuenta y ocho: NEGATIVA.

(Interrupciones de los señores Diputados Trobo y Groba)

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: quiero dejar constancia de que voté el artículo 8º, pero comparto la observación que hizo el señor Diputado Trobo.

Me parece que la redacción habría quedado más prolija si se hubiera mencionado, como un recurso, "los créditos que se aprueben en la instancia del Presupuesto nacional". Esto habría evitado esta mención, que aparece como una autorización a destiempo del momento en que se considerará el Presupuesto.

Por eso, votamos a favor de la reconsideración de este artículo.

SEÑOR TROBO.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR TROBO.- Señor Presidente: en primer lugar, exijo que se me respete porque yo respeto a los señores legisladores.

En primer lugar, cuando pregunto y no se me responde, no se me debería decir que la explicación que se pueda dar posiblemente no me interese. Pregunto para que se me responda, y para algo existen los miembros informantes y se discuten las iniciativas. . Esto no es un boliche ni una asamblea en la calle; es la Cámara de Diputados.

En segundo término, se me acaba de trasmitir que se ha previsto esta norma para que el Instituto pueda funcionar desde ahora, para que el dinero esté disponible en estos días. El Presupuesto 2010-2014 no tiene recursos porque no existe, y la ejecución del quinquenio actual, del que se inició el 1º de marzo, empezará a regir el 1º de enero de 2011.

Con esto quiero decir que esta norma, además de estar mal redactada es inconsistente; no tiene eficacia.

Por eso solicitamos una explicación, y por eso pedimos que se nos respete. Cuando preguntamos queremos que se nos responda, porque además no preguntamos para saciar nuestra satisfacción, sino para que conste en la versión taquigráfica, que es la historia de la ley. Cuando se lee la ley y no se entiende, se consulta para saber qué ocurrió en la discusión.

En este Cuerpo muchos creen que no tiene que importar a nadie por qué se aprueban las cosas, y por eso no se dan explicaciones. Pero es por ese motivo que yo las pido, señor Presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: simplemente quiero decir que hemos respondido a todo lo que se nos preguntó.

En este caso, se discutió un artículo, se votó, se aprobó, se pidió una reconsideración, que no se aprobó, y para nosotros la discusión terminó ahí. Hubo tiempo y forma para hacer las cosas.

Somos respetuosos, extremadamente respetuosos, y hemos accedido a algunos pedidos, porque entendimos que mejoraba la redacción de la ley; y con ese espíritu estamos trabajando en el día de hoy. Somos extremadamente respetuosos de este Cuerpo y de todos los colegas legisladores.

Se votó un artículo, se proclamó la votación, se pidió una reconsideración, que resultó negativa y para nosotros ahí se terminó la cosa.

Muchas gracias.

SEÑOR DE TORO.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DE TORO.- Señor Presidente: tengo bastante claro dónde estoy sentado: esta la Cámara de Representantes y no es una asamblea ni un boliche.

(Ocupa la Presidencia la señora Representante Passada)

——Por lo tanto, cuando se pide respeto, yo también pido respeto para todos los miembros de esta Cámara.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Passada).- En discusión el artículo 9°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y uno en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 10.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y tres por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 11.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y dos en sesenta y tres: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 12.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y tres por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 13.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 14.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y tres en sesenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 15.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y tres en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 16.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR POZZI.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Peña Fernández).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

Artículo 1º.- Créase el Instituto Nacional para la promoción de las actividades vinculadas al sector logístico, denominado Instituto Nacional de Logística (INALOG), como persona jurídica de derecho público no estatal, el cual actuará en el país y en el exterior.

Declárase de interés nacional la promoción de las actividades logísticas en sentido amplio, que comprenden el conjunto o sistema de servicios necesarios para cubrir en todo o en parte la cadena de suministros, tanto a nivel nacional como internacional.

Artículo 2º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) ajustará su actuación a las políticas nacionales en materia de transporte, de inversiones en infraestructura y de regulación del comercio internacional fijadas por el Poder Ejecutivo, y participará en la coordinación de las mismas actuando como órgano asesor de éste en las materias de su competencia.

El INALOG se comunicará y coordinará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 3º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) tendrá los siguientes cometidos:

A) Promover la profesionalización y la eficiencia del sector logístico en el país de forma de mejorar la posición competitiva de la exportación de servicios a la carga, las exportaciones de mercaderías nacionales y el ingreso de mercaderías a la región, con el fin de impulsar a Uruguay como polo de distribución regional.

B) Promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación.

Promover acciones tendientes a posicionar al país como un prestador de servicios logísticos para la región, maximizando las exportaciones de servicios por este concepto. Crear y promover la marca URUGUAY LOGÍSTICO como distintivo de la calidad de la industria logística nacional.

Preparar y ejecutar planes, programas y acciones promocionales, tanto a nivel interno como externo, a través de representaciones permanentes, itinerantes u otras.

Coordinar las acciones promocionales de actividades logísticas que se cumplan en el exterior mediante el esfuerzo conjunto de agentes públicos y privados, contando al efecto con la colaboración y el apoyo de las representaciones diplomáticas y consulares de la República.

C) Asesorar al Poder Ejecutivo en todo lo concerniente a aspectos que puedan mejorar las condiciones para la gestión logística, las inversiones en infraestructura y las negociaciones internacionales vinculadas al comercio, al transporte y a los aspectos aduaneros y fiscales que afectan al sector.

D) Desarrollar y prestar servicios de información y apoyo a los agentes del sector logístico nacional e internacional. Generar información económica que permita modelizar, en tiempo real, la posición competitiva del país en la región, por modos de transporte, rutas y productos.

E) Identificar las necesidades de formación de los agentes del sector, tanto a nivel terciario como de mandos medios y operativos y proponer y coordinar la ejecución de los planes de capacitación necesarios.

G) Promover y coadyuvar a la difusión de la imagen del país en el exterior como proveedor de servicios logísticos, de manera de promover la radicación de inversiones extranjeras en el país.

H) Aplicar las leyes, decretos y normas vigentes relativas a las atribuciones y cometidos precedentes, dentro de sus competencias y atribuciones. A estos efectos podrá contratar los servicios de instituciones públicas o privadas de idoneidad reconocida y encomendarles la realización de análisis, estudios y actividades específicas.

I) Realizar toda otra actividad conducente al logro de sus objetivos.

El INALOG estará facultado para requerir de los organismos públicos, así como de los privados, la información y la colaboración necesarias para el correcto cumplimiento de los cometidos que le marca la presente ley.

Artículo 4º.- El Instituto Nacional de Logística será dirigido por un Consejo de Dirección de diez miembros, el cual estará integrado por un delegado titular y un delegado alterno de los siguientes organismos públicos e instituciones privadas:

1) Un representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien lo presidirá.

2) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

3) Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.

4) Un representante de la Administración Nacional de Puertos.

Cada organismo designará sus representantes (titular y alterno).

En caso de que cualquier votación del Consejo de Dirección resultare empatada su Presidente tendrá doble voto.

Los miembros del Consejo y sus respectivos alternos representantes del sector privado, serán designados por el Poder Ejecutivo en base a propuestas de las agremiaciones profesionales más representativas, a saber:

5) Dos integrantes del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de los sectores generadores de carga del comercio y la industria.

6) Un integrante del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de la operativa portuaria y aeroportuaria.

7) Un integrante del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas del transporte terrestre.

8) Dos integrantes del Consejo a propuesta de las organizaciones más representativas de los servicios logísticos a las mercaderías, ya sean éstas de exportación/importación como tránsitos y trasbordos.

Cada miembro del Consejo en representación de la actividad privada será designado con un representante alterno, el cual ejercerá automáticamente el cargo en ausencia del titular. La duración en el cargo será por períodos de dos años, renovables. Estos cargos serán de carácter honorario.

Artículo 5º.- La administración y representación del Instituto Nacional de Logística (INALOG) estará a cargo del Presidente del Consejo de Dirección,

asistido por el Gerente General, quien deberá ser una persona de notoria versación en la materia.

En caso de urgencia, el Presidente podrá adoptar las decisiones en materia de competencia del INALOG, dando cuenta al Consejo en la primera reunión de dicho Cuerpo. El Presidente tendrá derecho de veto sobre las resoluciones que se adopten, fundándose en razones de interés nacional. El mismo podrá ser ejercido en la reunión que se dispuso la resolución o dentro de un término perentorio de cinco días hábiles, contados a partir del siguiente en que se dictó la misma.

El Gerente General será designado por el Consejo de Dirección, por medio de un procedimiento competitivo entre personas de reconocida experiencia en el sector, y durará en sus funciones hasta que se formule nueva propuesta y designación.

Artículo 6º.- El Consejo de Dirección tendrá las siguientes atribuciones:

A) Realizar un seguimiento de la inversión nacional y extranjera vinculada al sector logístico.

B) Implementar planes y programas anuales preparados por el Poder Ejecutivo.

C) Aprobar el presupuesto, la memoria y el balance anual.

D) Designar y destituir al personal estable y dependiente del Instituto Nacional de Logística (INALOG), en base a la propuesta motivada del Presidente del INALOG.

E) Dictar el reglamento interno del Cuerpo y el reglamento general del INALOG.

F) Reglamentar el uso de la marca URUGUAY LOGÍSTICO en coordinación con el Instituto de Promoción de la Inversión y las Exportaciones de Bienes y Servicios (Uruguay XXI).

G) Proponer a la Dirección Nacional de Planificación y Logística (DNPL) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas proyectos que contribuyan al desarrollo de las políticas en materia de regulación del sector logístico nacional. Ejecutar y/o implementar los programas de apoyo y fortalecimiento del sector que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas le encomiende.

Artículo 7º.- El Gerente General tendrá las siguientes atribuciones:

A) Elaborar y someter a consideración del Consejo de Dirección los planes y programas anuales, el presupuesto, la memoria y el balance anual.

B) Implementar los planes, programas y decisiones del Consejo de Dirección.

C) Asistir al Presidente del Consejo en la administración de los recursos del Instituto Nacional de Logística (INALOG).

D) Cumplir todas las tareas inherentes a la administración gerencial del INALOG, realizando todos los actos y operaciones necesarios para el desarrollo eficaz de la competencia del mismo.

E) Por delegación del Presidente del Consejo de Dirección, representar al INALOG en lo interior y exterior.

Artículo 8º.- Serán recursos del Instituto Nacional de Logística (INALOG), los siguientes:

A) Autorízase al Poder Ejecutivo a transferir al INALOG hasta $ 20.000.000 (veinte millones de pesos uruguayos) anuales, correspondientes a los créditos que se aprueben en el Presupuesto Nacional para el período 2010–2014, para el Inciso 10 con destino a la promoción y gestión logística.

B) El aporte de los particulares a través del financiamiento total o parcial de programas específicos.

C) El aporte periódico que realicen las empresas privadas, mediante cuotas por servicios regulares o circunstanciales, cuyas categorías y cuantía determinará el Consejo de Dirección.

D) El aporte del Estado a través de las partidas que se aprueben en el Presupuesto Nacional en base a la programación que el INALOG presente al Poder Ejecutivo.

E) El producido de los servicios que preste.

F) Las herencias, legados y donaciones que acepte.

G) Los fondos provenientes de la cooperación, cualquiera sea su origen.

H) Todo otro recurso que le sea atribuido.

Artículo 9º.- El Instituto Nacional de Logística (INALOG) presentará sus estados contables en la forma prevista por el artículo 199 de la Ley Nº 16.736, de 5 de enero de 1996.

El INALOG (como corresponde a las personas públicas no estatales y a los organismos privados que manejan fondos públicos o administran bienes del Estado), presentará sus estados contables, con dictamen de auditoría externa, ante el Poder Ejecutivo y el Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 138 del TOCAF y artículo 100 de la Ley Nº 16.134, de 24 de setiembre de 1990.

Presentará una copia de dichos estados contables, dentro de los noventa días del cierre del ejercicio, ante la Auditoría Interna de la Nación. Esta Auditoría efectuará los controles sobre dichos estados en forma selectiva, de acuerdo con las conclusiones que se obtengan de la información proporcionada.

El INALOG anualmente publicará estados que reflejen su situación financiera, los cuales deberán estar visados por el Tribunal de Cuentas.

Artículo 10.- Contra las resoluciones del Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Logística procederá el recurso de reposición, que deberá interponerse dentro de los diez días hábiles, contados a partir del siguiente a la notificación del acto al interesado.

Una vez interpuesto el recurso, el Consejo de Dirección dispondrá de treinta días hábiles para instruir y resolver, y se configurará denegatoria ficta por la sola circunstancia de no dictarse resolución dentro de dicho plazo.

Denegado el recurso de reposición, el recurrente podrá interponer -únicamente por razones de legalidad-, demanda de anulación del acto impugnado ante el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de turno a la fecha en que dicho acto fue dictado. La interposición de esta demanda deberá hacerse dentro del término de veinte días hábiles de notificada la denegatoria expresa o, en su defecto, del momento en que se configure la denegatoria ficta. La demanda de anulación sólo podrá ser interpuesta por el titular de un derecho subjetivo o de un interés directo, personal y legítimo, violado o lesionado por el acto impugnado.

La sentencia del Tribunal no admitirá recurso alguno.

Artículo 11.- Lo dispuesto por el artículo anterior no será aplicable respecto de las resoluciones dictadas con motivo de la ejecución de contratos. Las responsabilidades que de éstas emerjan, se regirán por el derecho común.

Artículo 12.- Cuando la resolución emanare de la Gerencia General, conjunta y subsidiariamente con el recurso de reposición podrá interponerse el recurso jerárquico para ante el Consejo de Dirección. Este recurso de reposición deberá interponerse y resolverse en los plazos previstos por el artículo 10 de la presente ley. Éste también regirá, en lo pertinente, para la resolución del recurso jerárquico y para el posterior contralor jurisdiccional.

Artículo 13.- El Instituto Nacional de Logística estará exonerado de todo tipo de tributos nacionales, excepto las contribuciones de seguridad social.

En lo no previsto por la presente ley, su régimen de funcionamiento será el de la actividad privada inclusive en cuanto a su contabilidad, control general, régimen de su personal y contratos que celebre.

Artículo 14.- El control administrativo del Instituto Nacional de Logística (INALOG) será realizado por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el alcance dispuesto por los artículos 197 y 198 de la Constitución de la República.

Dicho control se ejercerá tanto por razones de juridicidad como de oportunidad o conveniencia.

El INALOG tendrá las auditorías internas y externas que correspondan para el control de la eficiencia, efectividad y economía de su gestión.

El INALOG publicará anualmente un balance con la visación del Tribunal de Cuentas, sin perjuicio de la presentación periódica de otros estados que reflejen claramente su vida financiera (artículo 191 de la Constitución de la República). La reglamentación determinará la forma y la periodicidad de los mismos.

Artículo 15.- Facúltase al Poder Ejecutivo a transferir al Instituto Nacional de Logística los bienes de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional, afectados a la promoción de los servicios logísticos.

Artículo 16.- Los funcionarios públicos presupuestados o contratados, que a la fecha de la promulgación de la presente ley revistaran en dependencias de los Incisos 05, 06 y 10 del Presupuesto Nacional con competencia en materia de promoción y gestión del sector logístico y/o la inversión en infraestructuras de transporte, podrán pasar a desempeñar funciones en el Instituto Nacional de Logística (INALOG). A tal efecto, el Consejo de Dirección comunicará al Poder Ejecutivo la nómina de funcionarios que se propone incorporar, procediéndose de acuerdo con las siguientes reglas:

A) Los funcionarios seleccionados podrán optar entre pasar a desempeñar tareas en el INALOG o permanecer en el Estado.

B) Si el funcionario seleccionado manifiesta su voluntad de incorporarse al INALOG deberá suscribir el correspondiente contrato de trabajo y renunciar a la función pública".

——Habiéndose agotado el orden del día, se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 33)

IVONNE PASSADA

PRESIDENTA

Tabaré Hackenbruch Legnani

Prosecretario

Dr. Marti Dalgalarrondo Añón

Secretario Redactor

Héctor Luis González

Supervisor del Cuerpo de Taquígrafos

Dep. Legal N° 322.569/01
Impreso en la División Ediciones
de la Cámara de Representantes